

Carlo De Risio



EL ALAMEIN

CINQUANTESIMO ANNIVERSARIO DELLA BATTAGLIA

**FIM RIVISTA
MILITARE**

**Direttore responsabile
Pier Giorgio Franzosi**

*Fascicolo curato da:
Massimiliano Angelini*

Supplemento
al n. 4/92

© **1992**
Proprietà letteraria artistica
e scientifica riservata

EL ALAMEIN

50° ANNIVERSARIO DELLA BATTAGLIA

Cinquant'anni fa, nella battaglia di El Alamein, si immolò il fior fiore dell'Armata d'Africa, che rappresentava una parte notevole dell'intero Esercito Italiano.

Per dodici giorni, dal 23 ottobre al 4 novembre 1942, le Divisioni corazzate «Ariete» e «Littorio», la Divisione motorizzata «Trieste», le Divisioni di fanteria «Trento», «Bologna», «Brescia», «Pavia», la Divisione paracadutisti «Folgore», le unità di supporto d'Armata, di Corpo d'Armata e divisionali, tennero testa, insieme con l'«Afrika Korps», all'Ottava Armata britannica, molto più potente in uomini e soprattutto in mezzi, appoggiata da un'aviazione numerosa e agguerrita.

Insieme con i carristi, i fanti, i bersaglieri, gli artiglieri, i granatieri, i guastatori, i genieri, i paracadutisti di quelle otto Divisioni, condivisero il comune destino, in battaglia, gli uomini dell'Aeronautica Italiana, nonostante la superiorità dell'aviazione avversaria. Sul mare, nella «battaglia dei convogli», soprattutto le unità leggere di scorta della nostra Marina pagavano un elevato tributo, in termini di navi e di vite umane.

Senza ombra di retorica, il nostro Esercito scrisse ad El Alamein una pagina memorabile di dedizione e di eroismo e acquisì un patrimonio morale e spirituale che appartiene all'intero popolo italiano e che va consegnato alle nuove generazioni di oggi e di domani. Perché una Nazione senza memoria storica, non ha diritto a un avvenire.

A distanza di mezzo secolo da quella battaglia — consacrata nei libri di storia — è possibile esprimere un giudizio sereno e non polemico sulla valutazione errata che l'avversario, e lo stesso alleato dell'epoca, avevano fatto sovente dei combattenti italiani.

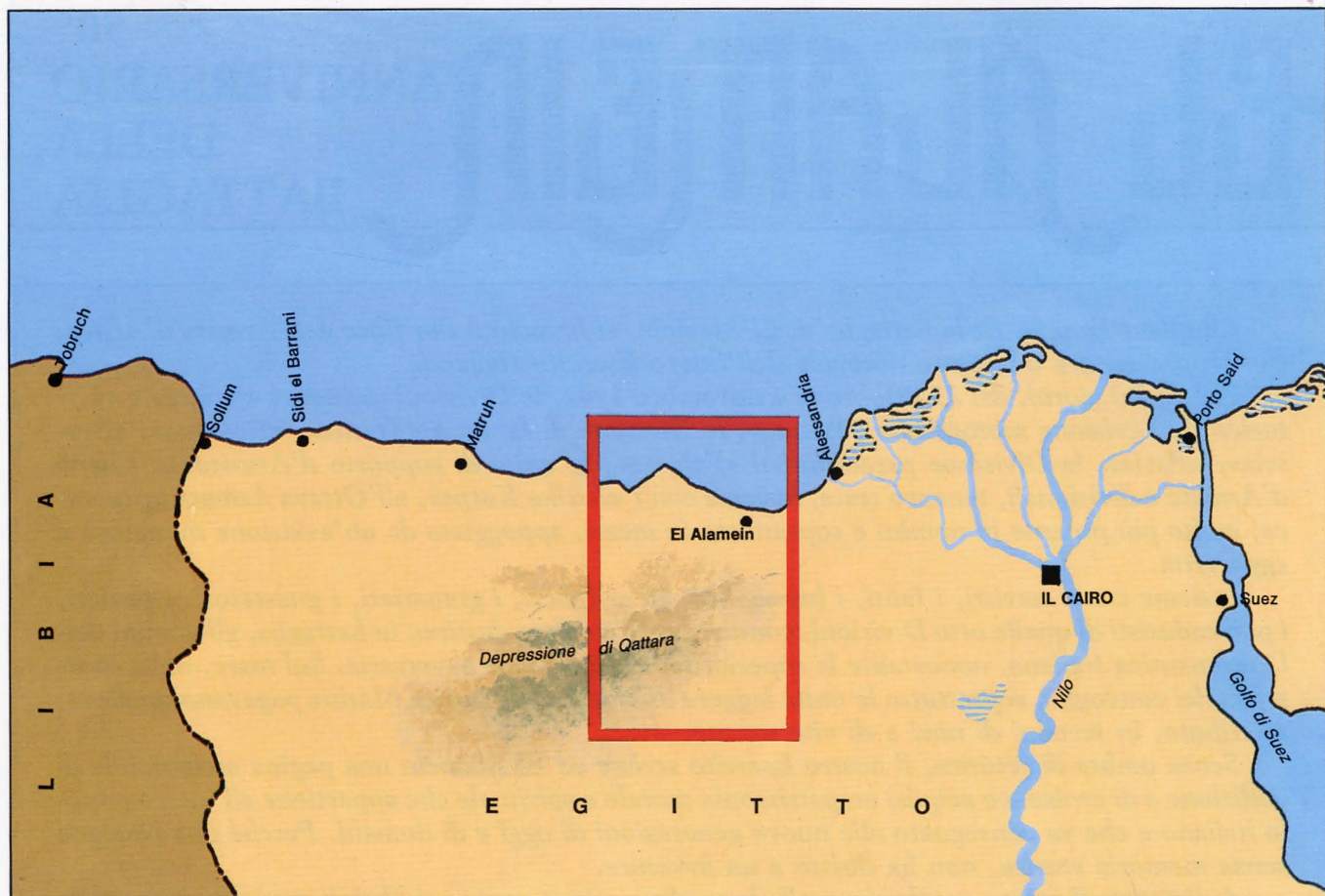
L'impreparazione materiale e tecnica con la quale il nostro Esercito fu costretto ad affrontare la guerra, in un teatro di operazioni particolarissimo come quello nordafricano — che richiedeva mezzi moderni e dovizia di rifornimenti di ogni genere —, fu la causa principale di rovesci dolorosi. Ma ogni qual volta il margine di superiorità delle forze avversarie (superiorità che fu una costante dell'intera campagna) risultò appena accettabile, le Divisioni italiane si batterono validamente e vittoriosamente.

Lo stesso Rommel diede più volte atto agli italiani di elevato spirito combattivo, arrivando a scrivere, in sede di sintesi sulla guerra in Africa Settentrionale: «Le prestazioni di tutte le unità italiane, ma specialmente delle unità motorizzate, superano di molto ciò che l'Esercito Italiano ha fatto negli ultimi decenni».

A questo riguardo, mi sia consentito di ricordare le molto spesso ignorate Divisioni del X e XXI Corpo d'Armata. Perché le Divisioni di fanteria «Trento», «Bologna», «Brescia», «Pavia» — su due reggimenti sotto organico, con poca artiglieria e prive di automezzi — parteciparono, nel 1941-1942, all'intero ciclo pendolare delle operazioni in Marmarica, nella Sirtica e poi ancora in Marmarica, fino a Tobruk e all'avanzata in territorio egiziano.

Le quattro Divisioni si consumarono nella lotta, a El Alamein, al pari delle Divisioni del XX Corpo Motorizzato e degli invitti «ragazzi della Folgore». Veramente epica e leggendaria la pagina di valore e di dedizione scritta dalla Divisione corazzata «Ariete», negli ultimi disperati combattimenti del 4 novembre 1942, imponendosi, col suo consapevole sacrificio, all'ammirazione incondizionata di Rommel e degli stessi comandanti dell'Ottava Armata britannica.

Dal silenzio dei cimiteri italiano, tedesco, inglese di El Alamein, si leva un monito, affinché l'umanità non conosca più guerre. Dal bianco sacrario che custodisce i resti dei nostri combattenti si leva, perenne, l'esortazione all'Italia di mai dimenticare i suoi figli, caduti per la Patria.



MALTA O SUEZ?

El Alamein, in arabo «due bandiere». Nel 1942, c'era soltanto una stazioncina lungo la ferrovia che dal Delta del Nilo raggiungeva il confine con la Libia e che gli Inglesi avevano prolungato fino in prossimità di Tobruk. Situata sul Golfo degli Arabi, la località — distante 180 chilometri da Marsa Matruh e 105 da Alessandria — era soltanto un nome sulla carta geografica. Nessuno poteva immaginare che uomini in armi sotto una dozzina di bandiere (altro che le «due bandiere» del nome), si sarebbero dati battaglia in quel posto desolato: gli Italo-tedeschi, decisi a raggiungere Alessandria, Il Cairo e Suez, gli Inglesi, le truppe del Commonwealth e gli altri alleati altrettanto decisi a sbarrare il passo ai primi.

Nel 1940, in previsione dell'entrata in guerra dell'Italia e di una avanzata della nostra Decima Armata in direzione dell'Egitto, il comandante inglese del Medio Orien-

te, generale Archibald Wavell, e il comandante dell'*Armée d'Orient* francese, generale Maxime Weygand, compirono una ricognizione a El Alamein, avendo valutato l'importanza della posizione, difficilmente aggirabile da sud. Tanto è vero che, quando gli Italiani raggiunsero El Alamein, scoprirono che alcune opere in calcestruzzo, apprestate dagli inglesi, recavano la data del 1940: segno evidente che le difese non erano state improvvisate.

Dunque, una posizione difficilmente aggirabile. Infatti, a poco meno di 60 chilometri dalla costa, il deserto — rotto qua e là da piccoli rilievi che diventarono di grande importanza tattica e sovrastato a sud dai 217 metri della «piramide» naturale rocciosa di Qaret el Himeimat — piomba verso la depressione di El Qattara (134 metri sotto il livello del mare), costellata di sabbie mobili e terreno cedevole.

Rappresenta una curiosità che, verso la fine degli anni Venti, ingegneri tedeschi avevano progettato

di immettere, con condotte forzate, l'acqua del Mediterraneo — depurata con un avveniristico sistema di desalinizzazione — nella depressione, per ricavarne un enorme bacino e soprattutto energia elettrica. Fin da allora, i tecnici ammonivano a non turbare il corso del Nilo con una grande diga all'altezza di Assuan: cosa che invece hanno fatto i Sovietici negli anni Sessanta, con infiniti guasti per il regime delle acque del grande fiume e per le millenarie inondazioni, che ritirandosi lasciavano un limo fecondatore, per cui le colture hanno subito danni incalcolabili. Ma questa è appunto soltanto una curiosità.

Un'altra curiosità — questa molto importante — è che nella zona di El Alamein si trovavano le uniche sorgenti di acqua dolce di quel tratto di deserto occidentale egiziano: circostanza confermata dall'allora colonnello di Stato Maggiore, Fritz Bayerlein, uno dei principali collaboratori di Rommel.

Non c'è libro sulla guerra in Afri-



Carri M. 13/40 della Divisione corazzata «Ariete».

ca Settentrionale che non accenni alla «intransitabile» depressione di El Qattara. Ma sulla assoluta interpretazione di questo assunto sussiste almeno qualche dubbio. Desmond Young, uno dei biografi di Rommel (incline alla agiografia sulla «volpe del deserto» quanto a malevoli apprezzamenti sui combattenti italiani) scrive che «Randall Plunkett, ufficiale della *Cavalleria Guide*, si attirò le antipatie dell'ufficio operativo del Cairo, allorché, durante la ritirata, riuscì a portare i suoi mezzi corazzati attraverso quelle sabbie mobili, partendo dall'oasi di Siwa».

Un dubbio ancora più significativo sulla «intransitabilità» della depressione sorge scorrendo le annotazioni di Rommel sulla campagna in Nord Africa, poiché, sotto la data del 29 ottobre 1942, durante la grande battaglia di El Alamein, il Feldmaresciallo scrive: «Ricevetti ad un tratto l'allarmante notizia

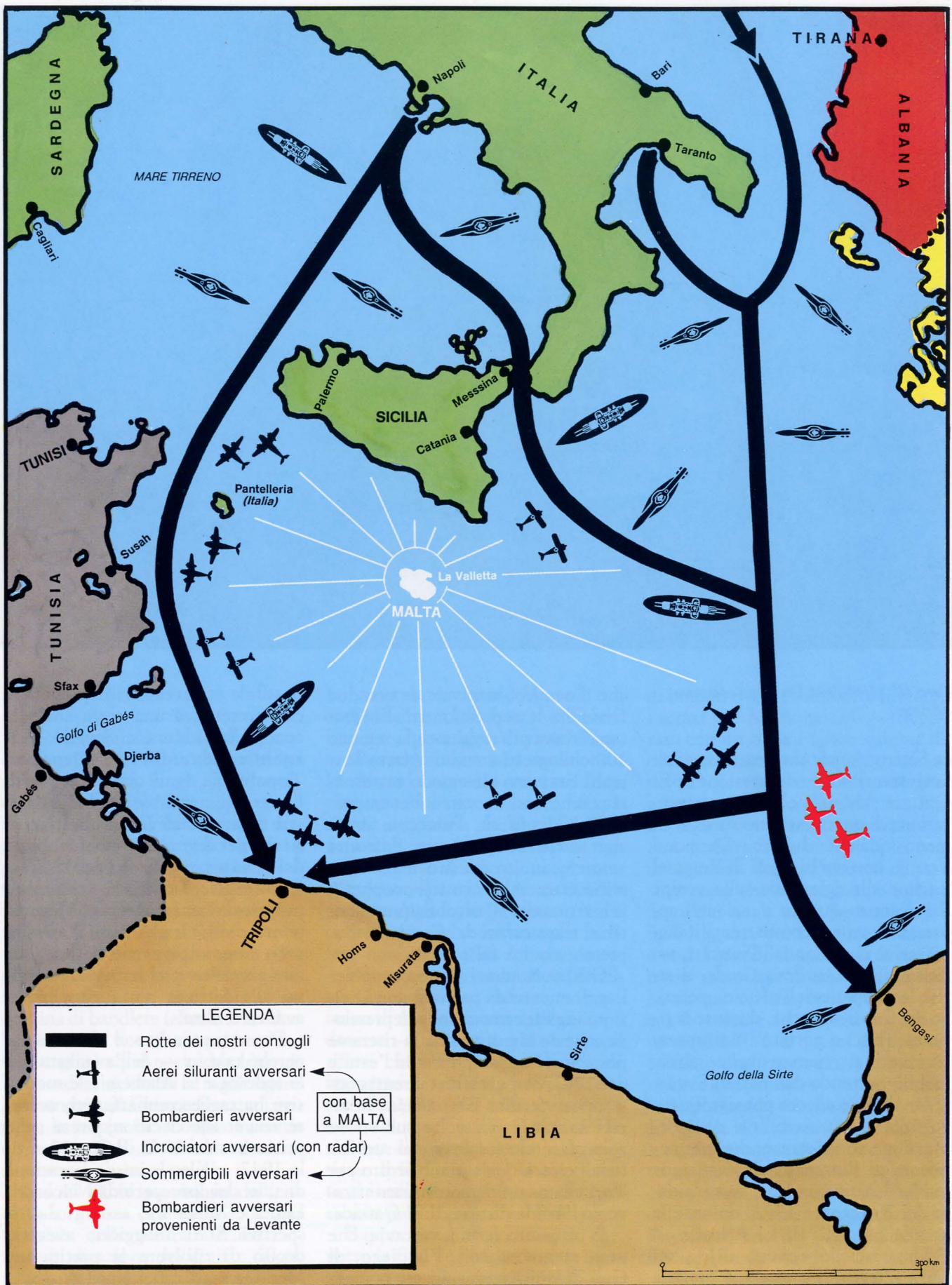
che il nemico, attraversata con due Divisioni la depressione di El Qattara, aveva già raggiunto la regione 100 chilometri a sud di Marsa Matruh. Eravamo oltremodo costernati perché non avevamo alcuna possibilità di difesa. Parecchie unità che si trovavano dietro il fronte vennero subito inviate nella zona minacciata. A nostro sollievo, però, la mattina del 30 ottobre questa notizia, trasmessaci dal Comando Supremo, risultò falsa».

Ora, se Rommel si preoccupò per l'aggiramento da parte di due Divisioni inglesi attraverso la depressione, questo significa che la riteneva possibile. Peraltro, durante l'estate del 1942, con gli schieramenti contrapposti fermi a El Alamein, Rommel si spinse più volte sull'orrida zona, facendo sospettare ai suoi ufficiali chissà quale piano ardito per lanciare una unità motorizzata attraverso l'infida distesa di El Qattara.

È un punto fermo, tuttavia, che una manovra con l'impiego di Grandi Unità meccanizzate non era

possibile attraverso la depressione, che presentava una certa analogia con quella di Marsa el Brega — nella Sirtica, al confine tra Cirenaica e Tripolitania — il cui fianco verso l'interno è cosparso di paludi salmastre e sabbia cedevole. Non è un caso che per due volte — nel febbraio del 1941 e nel gennaio del 1942 — le offensive Inglesi si esaurirono proprio davanti a Marsa el Brega, al punto che gli Inglesi, con il loro innato *humour*, avevano definito «la gita annuale» quel loro spingersi fino alla Sirtica, senza riuscire ad avanzare oltre.

Per comprendere il dramma — perché tale fu — dell'avanzata italo-tedesca a El Alamein e le successive battaglie combattutevi, occorre rifarsi alle decisioni prese nella primavera del 1942. Il 29 e 30 aprile 1942, a Klessheim, in occasione di uno dei loro periodici incontri, Hitler e Mussolini, assistiti dai rispettivi Stati Maggiori, avevano deciso di risolvere la partita nel Mediterraneo e nel Nord Africa.





Bersagliere motociclista e autoblindo SPA Mod. 41.

Malta, pesantemente bombardata dalla Seconda Flotta Aerea di Kesselring (che aveva assunto la direzione del Comando Forze Sud il 28 novembre 1941) e dall'Aeronautica italiana, aveva cessato di esistere come base navale e gli stessi reparti della RAF che vi erano dislocati avevano subito forti perdite. Ciò aveva consentito di far passare, per Tripoli e Bengasi, un convoglio italiano dopo l'altro, con importanti rinforzi per l'Armata corazzata italo-tedesca.

Il Capo di Stato Maggiore Generale italiano, Generale (poi Maresciallo) Ugo Cavallero, caldeggiava il piano di invasione di Malta, designato dagli Italiani col nome convenzionale di «Operazione C3» e dai Tedeschi col nome altrettanto convenzionale di «Operazione *Herkules*». Un vero e proprio Corpo di spedizione si stava preparando per l'impresa. Non meno di sette Divi-

sioni italiane erano state precettate per l'«Operazione C3», comprese molte unità speciali: la Divisione paracadutisti «Folgore», il reggimento «San Marco», un reggimento speciale di Camicie Nere e poi arditi, rocciatori, nuotatori-paracadutisti, assaltatori delle varie Armi. I Tedeschi, avrebbero partecipato con una loro Divisione paracadutisti, con mezzi e carri armati anfibi, oltre che con centinaia di aerei di tutti i tipi.

Per agevolare l'operazione contro Malta e isolare ancora di più l'arcipelago assediato, era essenziale scacciare gli Inglesi dall'intera Cirenaica e dalla Marmarica, allontanando la minaccia rappresentata dai campi d'aviazione della RAF e conquistando soprattutto la piazzaforte di Tobruk.

Pertanto, sempre in occasione dell'incontro di Klessheim, venne stabilito che la prima mossa sarebbe spettata all'Armata corazzata italo-tedesca (Operazione «*Aida*»). Rommel avrebbe attaccato a fine maggio, con l'obiettivo di battere le forze inglesi e di attaccare e conqui-

stare Tobruk. Dopodiché, le truppe dell'Asse si sarebbero attestato sulla linea Halfaya-Sollum, al confine libico-egiziano, consentendo ai reparti dell'aeronautica di essere ritirati e riorganizzati per la successiva operazione contro Malta. Soltanto dopo, si poteva pensare a una offensiva contro l'Egitto.

«*Aida*» ebbe inizio il 26 maggio alle 14: un'ora insolita per una offensiva. Alla finta iniziale di Rommel lungo la costa — affidata alle Divisioni di fanteria italiane del X e XXI Corpo d'Armata — fece seguito l'avvicinamento notturno, da sud, dell'intera massa corazzata e meccanizzata, (oltre 10.000 mezzi) che si mosse dopo la parola convenzionale *Venezia*. L'Ottava Armata, comandata dal generale Ritchie, era infatti attestata dalla posizione costiera di Ain el Gazala alla località di Bir Hacheim, 64 chilometri più a sud, nel deserto, al riparo di estesi campi minati.

Esula da questa trattazione ricostruire, una fase dopo l'altra, la battaglia che infuriò dal 26 maggio al

21 giugno, quando Tobruk cadde di schianto.

Ma è essenziale precisare che la battaglia rapida e manovrata, immaginata da Rommel, si trasformò in battaglia di usura. Già il giorno 27 maggio, un terzo dei carri tedeschi era stato messo fuori combattimento, a causa dell'impiego massiccio, da parte degli Inglesi, di carri americani *Grant*, con cannone da 75 millimetri in casamatta e un cannone da 37 in torretta girevole. Sensibili e man mano crescenti anche le perdite delle Divisioni italiane, soprattutto dell'«Ariete», corazzata, e della «Trieste», motorizzata, (XX Corpo d'Armata) che facevano parte della massa di manovra.

A questo riguardo, c'è da dire che gli Inglesi — quando Rommel si trovò in difficoltà e fu costretto ad arretrare per agevolare l'afflusso dei rifornimenti — attaccarono decisamente il XX Corpo Italiano e furono respinti con gravi perdite.

Non era la prima volta (e non sarebbe stata l'ultima) che gli Inglesi prendevano di mira le unità italiane, nella presunzione di un loro facile «cedimento». Evidentemente, non era stata sufficiente l'esperienza fatta il 19 novembre 1941 (inizio dell'Operazione *Crusader*), quando, a Bir el Gobi, la 22ª Brigata corazzata inglese, dopo aver individuate le posizioni dell'«Ariete», aveva «caricato come se si fosse trattato della caccia alla volpe», perdendo più di cinquanta carri in poco tempo. Stesso duro pedaggio avevano pagato, subito dopo, Inglesi e Indiani, sempre a Bir el Gobi, quando si erano lanciati contro le posizioni tenute dai battaglioni di «Giovani Fascisti», che respinsero i carri britannici con pochi pezzi controcarri da 47/32.

Ma torniamo agli eventi del giugno 1942. Sia pure con notevole dispendio di mezzi e di uomini, l'Armata italo-tedesca cominciò a sbriaciare l'intero dispositivo britannico. Cadde la posizione mediana di Gott el Ualeb; cadde Bir Hacheim, strenuamente difesa dalla Brigata della «Francia Libera» del generale Koenig; cadde infine la posizione di Ain el Ghazala. Quanto alle forze corazzate inglesi della 7ª e 1ª Divi-

ITALIA

M. 13/40

(carro medio) Fiat/Ansaldo;

peso: 14 tonnellate;

armamento: un cannone da 47/32 mm, 2 mitragliatrici Breda da 8 mm binate sullo scafo, una terza coassiale al pezzo ed una quarta su affusto a scomparsa sul tetto della torretta, per il tiro controaerei;

dotazioni: 104 colpi per il cannone e oltre 3.000 colpi per le Breda;

corazza: scafo anteriore 30 mm, laterale 25 mm; torretta anteriore 40 mm, laterale 25 mm;

propulsore: motore Diesel da 125 CV;

velocità: 30 km/h;

autonomia: 200 km;

equipaggio: 4 uomini.

La versione migliorata dell'M.13/40 venne denominata M.14/41, con un peso di 14,5 tonnellate e un motore più potente, sempre Diesel, da 145 CV, velocità 33 km/h; sul sistema di rotolamento, il paracingoli era limitato solo alla parte anteriore. Successivamente (1943) entrò in servizio un'altra versione migliorata.

Il cosiddetto «carro celere sahariano» non superò mai la fase del prototipo: aveva un peso di 18 tonnellate, un cannone da 47/40 (era previsto il 75/34), 2 mitragliatrici da 8 mm, un motore a benzina da 250 CV, velocità 60 km/h; equipaggio 4 uomini.

ARMATA CORAZZATA ITALO-TEDESCA



L. 6/40

(carro leggero) Fiat/Ansaldo

peso: 6,8 tonnellate;

armamento: un cannone da 20/55 Breda e una mitragliatrice Breda coassiale da 8 mm;

dotazioni: 256 colpi per il 20/55 e 1.560 colpi per la mitragliatrice;

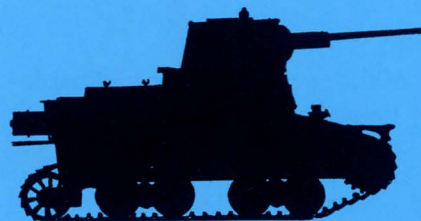
corazza: scafo anteriore 30 mm, laterale 15 mm; torretta anteriore 40 mm, laterale 15 mm;

propulsore: motore a benzina da 70 CV;

velocità: 40 km/h;

autonomia: 200 km;

equipaggio: 2 uomini.



Semovente M. 13/75

Fiat/Ansaldo

peso: 13 tonnellate;

armamento: obice da 75/18 — particolarmente idoneo per il tiro controcarri — con 20 gradi di brandeggio per parte, in casamatta anteriore, e una mitragliatrice da 8 mm controaerei;

dotazioni: 42 colpi per l'obice e 600 per la Breda;

corazza: scafo anteriore 30 mm, laterale 25 mm; casamatta anteriore 50 mm, laterale 25 mm;

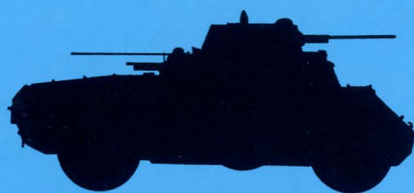
propulsore: motore Diesel da 145 CV;

velocità: 35 km/h;

autonomia: 200 km;

equipaggio: 3 uomini.





Autoblinda media SPA tipo AB. 41

peso: 7,4 tonnellate;
armamento: un cannoncino da 20/55 in torretta, una Breda coassiale da 8 mm e un'altra automatica nello scafo;
dotazioni: 426 colpi per il 20 mm e 2.000 per le Breda;
corazza: scafo uniforme da 8,5 mm; torretta anteriore 18 mm, laterale 10 mm;
propulsore: motore a benzina da 88 CV;
velocità: 80 km/h;
autonomia: 400 km;
equipaggio: 4 uomini.

GERMANIA

PKW. II/C

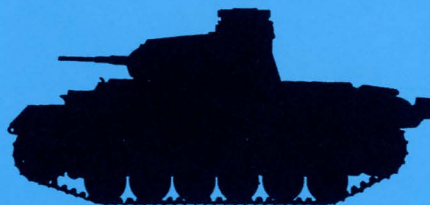
(carro leggero)



peso: 8,6 tonnellate;
armamento: un cannoncino da 20/55 MD. 38 e una MG da 7,92 coassiale;
dotazioni: 180 colpi per il cannoncino e 2.250 per la MG;
corazza: uniforme scafo e torretta da 15 mm;
propulsore: motore a benzina da 140 CV;
velocità: 50 km/h;
autonomia: 260 km;
equipaggio: 3 uomini.

PKW. III/G

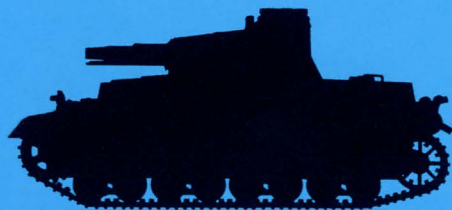
(carro medio)



peso: 20 tonnellate;
armamento: (prime versioni da 37/45) un cannone da 50/42, una MG coassiale e una seconda MG nella parte destra dello scafo;
dotazioni: 99 colpi per il cannone e 2.000 per le MG;
corazza: uniforme scafo e torretta da 30 mm;
propulsore: motore a benzina da 300 CV;
velocità: 40 km/h;
autonomia: 170 km;
equipaggio: 5 uomini.

PKW. IV/E

(carro medio)



peso: 21 tonnellate;
armamento: un cannone da 75/24 e due mitragliatrici MG;
dotazioni: 80 colpi per il cannone e 2.800 per le MG;
corazza: scafo anteriore 50 mm, laterale 20 mm; torretta anteriore 30 mm, laterale 20 mm;
propulsore: motore a benzina da 300 CV;
velocità: 40 km/h;
autonomia: 200 km;
equipaggio: 5 uomini.

sione (per non parlare delle Brigate autonome), esse subirono una pesante e conclusiva sconfitta nella località del deserto enfaticamente denominata dagli Inglesi *Knights Bridge* (Ponte dei Cavalieri).

L'Ottava Armata inglese aveva iniziato la battaglia con 843 carri armati, più altri 145 in riserva, che includevano 242 *Grant* e 219 *Stuart* di fabbricazione americana, a riprova del crescente peso militare e industriale degli Stati Uniti anche nel teatro nordafricano. L'Armata corazzata italo-tedesca era invece entrata in battaglia con 560 carri, 228 dei quali italiani, e, durante le operazioni, ricevette l'apporto di altri 76 carri tedeschi e della Divisione corazzata italiana «Littorio», sulla efficienza della quale torneremo più avanti.

Innegabile, dunque, la superiorità numerica delle forze corazzate dell'Ottava Armata, che vantava anche un maggior numero di automezzi, cannoni, autoblinde, mentre l'organico delle Divisioni inglesi e del Commonwealth era anch'esso immancabilmente superiore a quello delle Divisioni italiane e tedesche. Parimenti più numerosi i gruppi aerei della *Desert Air Force*, anche se l'Aeronautica italiana e la *Luftwaffe* avevano concentrato in Libia 700 aerei di tutti i tipi, che avevano avuto una parte importante fin dall'inizio dell'offensiva.

Le unità corazzate dell'Asse, abilmente manovrate, avevano ottenuto il risultato di falciare la massa corazzata avversaria, al punto che, dopo la battaglia di carri di *Knights Bridge*, l'Ottava Armata si trovò in condizione di inferiorità. Era venuto il turno di Tobruk che, investita da terra e dal cielo, capitolò il 21 giugno, con più di 30.000 uomini e un immenso bottino, dopo un attacco durato in tutto ventiquattro ore. L'eco nel mondo fu enorme.

La vera premessa a El Alamein è da ricercare nella repentina caduta di Tobruk, e non soltanto per ciò che l'evento produsse in campo italo-tedesco. L'ulteriore mobilitazione dell'apparato militare e industriale americano in favore del fronte nordafricano avvenne proprio in

conseguenza della conquista della piazzaforte inglese, contro la quale Rommel si era spezzato i denti fin dall'aprile del 1941.

Winston Churchill apprese la notizia della capitolazione mentre si trovava a Washington, per importanti colloqui col Presidente americano Roosevelt. Scrive il *Premier* inglese nelle Memorie sul secondo conflitto mondiale: «Poco dopo venne consegnato al Presidente un telegramma: egli me lo passò senza dir motto. Il telegramma diceva: "Tobruk si è arresa; 25.000 uomini (in realtà 33.000) sono caduti prigionieri" (...) non cercai di nascondere al Presidente l'emozione provata: era un momento assai amaro. La disfatta è una cosa, la vergogna è un'altra (...). "Che cosa possiamo fare per aiutarvi?", chiese Roosevelt. Risposi immediatamente: "Darci tutti i carri armati *Sherman* che potete e spedirli nel Medio Oriente al più presto possibile"».

Per completare il racconto — prosegue Churchill — occorre dir subito che gli americani mantennero più di quanto avessero promesso. Trecento carri armati *Sherman*, ancora privi del motore, e un centinaio di pezzi semoventi furono caricati su sei delle loro navi più veloci e spediti alla volta del Canale di Suez. La nave che trasportava i motori di tutti i carri armati fu affondata da un sommergibile al largo delle Bermude; senza che noi dicessimo una parola il Presidente e Marshall fecero caricare un ugual numero di motori su un'altra nave veloce e la spedirono a raggiungere il convoglio».

Al rinnovato impegno anglo-americano per impedire il crollo del fronte nordafricano, con la perdita dell'Egitto e una minaccia mortale portata alle indispensabili fonti petrolifere del Medio Oriente (Iraq e Iran), fece riscontro, da parte dell'Asse, l'euforia dei Capi ma nessun serio impegno per rinsanguare le esauste Divisioni dell'Armata corazzata d'Africa. Contemporaneamente, veniva accantonato il previsto attacco contro Malta, tanto è vero che il dispositivo, faticosamente messo insieme, cominciò ad

PKW. III/J

(carro medio)

peso: 22 tonnellate;

armamento: un cannone da 50/60 e due MG;

dotazioni: 78 colpi per il cannone e 2.000 per le MG;

corazza: scafo anteriore 50 mm, laterale 30 mm; torretta anteriore 30 mm, laterale 30 mm; (su una versione successiva, la L, venne montata sullo scafo anteriore una corazza addizionale da 20 mm);

propulsore: motore a benzina da 300 CV;

velocità: 45 km/h;

autonomia: 175 km;

equipaggio: 5 uomini.



PKW. IV/F2

(carro medio)

peso: 23,6 tonnellate;

armamento: un cannone da 75/43 (nelle versioni successive da 78/48) e due MG;

dotazioni: 87 colpi per il cannone e 3.150 per le due mitragliatrici;

corazza: scafo anteriore 50 mm, laterale 30 mm; torretta anteriore 50 mm, laterale 30 mm;

propulsore: motore a benzina da 300 CV;

velocità: 40 km/h;

autonomia: 200 km;

equipaggio: 5 uomini.

L'*Afrika Korps* impiegò semoventi controcarri da 76,2 sovietico, di preda bellica, montato su chassis tedesco o cecoslovacco e l'88/55 su semicingolati, in pochissimi esemplari.



Autoblinda leggera SdKfz 222

peso: 4,8 tonnellate

armamento: un cannoncino da 20 mm e una MG;

dotazioni: 180 colpi per il 20 mm e 1.110 per la MG;

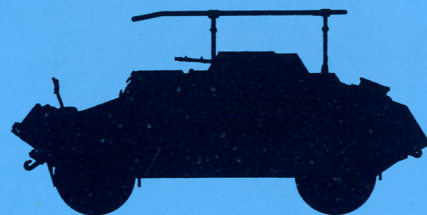
corazza: massima da 30 mm, minima da 5,5 mm;

propulsore: Horch a benzina, 8 cilindri a V, potenza 81 CV;

velocità: 85 km/h;

autonomia: 320 km;

equipaggio: 3 uomini.



Autoblinda pesante (8 ruote) SdKfz 231

peso: 9,1 tonnellate;

armamento: un cannoncino da 20 mm e una MG;

dotazioni: 150 colpi per il 20 mm e 2.100 per la MG;

corazza: massima 30 mm, minima 10 mm;

propulsore: Bussing-NAG a benzina da 180 CV, raffreddato a liquido;

velocità: 100 km/h;

autonomia: 170 km;

equipaggio: 4 uomini.



OTTAVA ARMATA BRITANNICA

Matilda

(carro pesante inglese da fanteria Mk.II A.12)

peso: 26 tonnellate;
armamento: un cannone da 40/53 e una mitragliatrice Besa da 7,92 coassiale;
dotazioni: 93 colpi per il cannone e 2.925 per la mitragliatrice;
corazza: scafo anteriore 75 mm, laterale 47 mm, torretta 75 mm;
propulsore: due motori a benzina per 190 CV complessivi;
velocità: 24 km/h;
autonomia: 250 km;
equipaggio: 4 uomini.



Churchill

peso: 38,5 tonnellate;
armamento: variabile — 1ª serie con cannone da 76 mm in casamatta anteriore un cannone abbinato da 40, più una mitragliatrice da 7,92;
corazza: massima 102 mm; minima 16 mm;
propulsore: Bedford 2 x 350 CV;
velocità: 25 km/h;
autonomia: 145 km;
equipaggio: 5 uomini.

(L'Ottava Armata allineava anche cento semoventi da 105 mm «Priest», su scafi cingolati, forniti dagli americani, e semoventi da 88/27 scudati inglesi «Bishop»).



Valentine

(carro medio inglese da fanteria Mk. III)

peso: 16 tonnellate;
armamento: un cannone da 40/53 e una mitragliatrice Besa coassiale da 7,92 mm;
dotazioni: 79 colpi per il cannone e 3.150 per la mitragliatrice;
corazza: scafo anteriore 60 mm, laterale 30 mm; torretta anteriore 65 mm, laterale 60 mm;
propulsore: motore a benzina da 135 CV;
velocità: 25 km/h;
autonomia: 145 km;
equipaggio: 4 uomini.



Crusader

(carro medio inglese Mk.VI A.15)

peso: 19 tonnellate;
armamento: un cannone da 40/53, una mitragliatrice Besa coassiale da 7,92 mm e una seconda mitragliatrice situata in una piccola torretta, a fianco del posto di pilotaggio;
dotazioni: 110 colpi per il cannone e circa 5.000 per le due mitragliatrici;
corazza: scafo anteriore 30 mm, laterale 14 mm; torretta anteriore 49 mm, laterale 24 mm;
propulsore: motore a benzina da 340 CV;
velocità: 44 km/h;
autonomia: 160 km;
equipaggio: 5 uomini.

essere smontato.

È importante sottolineare, nella successione cronologica degli avvenimenti, che proprio mentre Tobruk capitolava, Mussolini aveva scritto a Hitler, riproponendo la priorità della conquista di Malta — decisa a Klessheim in aprile — e sollecitando importanti forniture di nafta per la flotta italiana. Infatti, a metà giugno, la Marina italiana si era impegnata, nel bacino orientale e in quello centrale del Mediterraneo, contro due convogli inglesi diretti a Malta.

Su diciassette mercantili, che si erano mossi, fortemente scortati, da Alessandria e da Gibilterra, soltanto due avevano raggiunto l'isola assediata. Severe anche le perdite inglesi in navi da guerra. Ma lo sforzo compiuto, aveva esaurito le scorte di nafta della Marina italiana, scorte che era necessario ricostituire per il previsto attacco a Malta.

I bagliori della vittoriosa battaglia della Marmarica e la conquista di Tobruk, mandarono all'aria tutti i piani precedentemente concordati. Hitler montò sul cavallo di Orlando, contagiato dalla euforia di Rommel. Nella risposta a Mussolini, Hitler infatti scrisse: «Ordinate il proseguimento delle operazioni fino al completo annientamento delle truppe britanniche, fino a che il vostro Comando e il Maresciallo Rommel crederanno di poterlo fare militarmente *con le loro forze*» (corsivo dell'Autore).

Ora, è vero che a Tobruk erano stati catturati immensi depositi di carburante, materiali, viveri. Ma il bottino non era certo sufficiente per rinsanguare le Divisioni italiane e tedesche, che non avevano più lineamenti organici. Né, dal tono stesso della lettera di Hitler, c'era da sperare in consistenti rinforzi. La mente del Cancelliere e Führer era rivolta altrove. Il 28 giugno, sarebbe iniziata la grande offensiva estiva in Russia e tutte le forze corazzate sarebbero state lanciate contro il fronte meridionale, dirette verso il Caucaso e Stalingrado.

Torneremo su questa mancata concentrazione delle forze dell'Asse nel teatro nordafricano. Ma intanto c'è da dire che un altro ele-

mento giocò a favore della offensiva a fondo in Egitto.

La cattura dei codici americani nell'ambasciata degli Stati Uniti a Roma, da parte del SIM (Servizio Informazioni Militare italiano), aveva fornito una fonte di inestimabile importanza ai comandi italiani e tedeschi in Libia. I dettagliati rapporti che l'addetto militare americano al Cairo, Colonnello Frank Bonner Fellers, inviava al *War Department*, furono «letti», ovviamente, in quella cruciale congiuntura, perché fornivano un quadro di situazione completo delle gravi difficoltà nelle quali si dibatteva l'Ottava Armata britannica.

Una conferma si trova in quanto scrisse nel 1958 — uscendo da un riserbo che si era imposto per sedici anni — il Maresciallo d'Italia Ettore Bastico, Governatore Generale della Libia e Comandante Superiore delle Forze Armate in Africa Settentrionale.

«A puntellare le tesi di Rommel — si legge nei ricordi di Bastico — aveva concorso anche l'intercettazione di una comunicazione dell'addetto militare americano al Cairo che forniva il quadro della situazione inglese nello scacchiere libico-egiziano. Il rapporto, dopo un esame numerico dei mezzi britannici e di quelli dell'Asse, così concludeva: "Rommel potrebbe tentare l'invasione dell'Egitto dopo un breve periodo di riordinamento delle proprie unità, durante il quale l'Asse potrebbe peraltro attaccare Malta in modo da assicurarsi un'interrotta linea di rifornimenti dall'Italia alla Grecia... L'interruzione dei rifornimenti dell'Asse deve potersi raggiungere, altrimenti il Medio Oriente sarà alla completa mercè di Rommel. L'esercito inglese è stato sconfitto principalmente a causa delle deficienze dei comandanti. Se Rommel ha intenzione di prendere il Delta ora è il momento opportuno"».

IL «MIRAGGIO DELLE PIRAMIDI»

Sempre in base ai dispacci di Fellers, si era potuto apprendere — particolare importantissimo — che

Sherman

(carro pesante americano M.4/41)

peso: 30,5 tonnellate;
armamento: un cannone da 75/40, una mitragliatrice Browning coassiale da 7,62 mm, una seconda nello scafo e una mitragliatrice da 12,7 controaerei sopra la torretta;
dotazioni: 97 colpi per il cannone, 4.700 per le 7,62 e 250 per la 12,7;
corazza: scafo anteriore 51 mm, laterale 38 mm; torretta anteriore 85 mm, laterale, 75 mm;
propulsore: motore tipo avio da 350 CV;
velocità: 40 km/h;
autonomia: 160 km;
equipaggio: 5 uomini.



Grant

(carro pesante americano M.3)

peso: 27 tonnellate;
armamento: un cannone da 75/31 in casamatta anteriore, sulla destra, un cannone da 37/53 in torretta girevole, tre mitragliatrici Browning da 7,62;
dotazioni: 46 colpi per il 75, 178 per il 37, 9.200 per le mitragliatrici;
corazza: scafo anteriore 50 mm, laterale 38 mm; torretta anteriore 55 mm, laterale 50 mm;
propulsore: motore a benzina da 340 CV;
velocità: 40 km/h;
autonomia: 200 km;
equipaggio: 6 uomini.



Stuart o Honey

(carro leggero americano)

peso: 12 tonnellate;
armamento: cannone da 37/53, una Browning coassiale da 7,62, una seconda nello scafo anteriore e una terza sul tetto, controaerei;
dotazioni: 103 colpi per il 37 e 6.400 per le Browning;
corazza: anteriore 38 mm, laterale 25 mm; torretta anteriore 51 mm, laterale 32 mm;
propulsore: motore avio da 250 CV;
velocità: 60 km/h;
autonomia: 120 km;
equipaggio: 4 uomini.



su 1.142 carri armati inglesi, 1.009 erano stati distrutti; nei depositi del Medio Oriente rimanevano appena 133 carri. Quella che Rommel, nelle sue annotazioni sulla guerra d'Africa, chiama «l'occasione unica», trovava la sua giustificazione dalla somma di tutti questi fattori. L'Ottava Armata aveva subito un tracollo senza precedenti e Tobruk era caduta: bisognava cogliere quel momento irripetibile, per tentare la conquista di Alessandria, del

Cairo, della Zona del Canale.

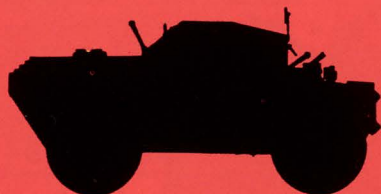
Per la verità, né Bastico, né Kesselring e nemmeno Cavallero condividevano la predisposizione di Rommel a giocare d'azzardo. A Derna, il 25 giugno, i tre alti ufficiali fecero il punto della situazione e proprio Kesselring — il «sorridente Albert», come lo chiamavano i Tedeschi — fece un apprezzamento della situazione ispirato a estrema razionalità.

«Il nemico — disse Kesselring —



Autoblinda Humber (Mk. I/II/III)

peso: 6,5 tonnellate;
armamento: una mitragliatrice calibro 15 e una mitragliatrice calibro 7,9;
corazza: 20-10 mm;
propulsore: Rootes 90 CV;
velocità: 74 km/h;
autonomia: 400 km;
equipaggio: 3 uomini.



Autoblinda Daimler (Mk. I/II)

peso: 7,5 tonnellate;
armamento: un cannone da 40/53 e una mitragliatrice da 7,92;
corazza: 40-5 mm;
propulsore: Daimler 95 CV;
velocità: 72 km/h;
autonomia: 330 km;
equipaggio: 3 uomini.

Autoblinda MORMON-Herrington

(Sud Africa)

peso: 6 tonnellate;
armamento: un cannone da 40/53 e due mitragliatrici da 7,62 (molti esemplari armati con 20/55 Breda di preda bellica sistemato in posizione scudata);
corazza: 12-6 mm;
propulsore: Ford 95 CV;
velocità: 80 km/h;
autonomia: 320 km;
equipaggio: 3 uomini.

Autoblinda A.E.C. (Mk. I)

peso: 11 tonnellate;
armamento: un cannone da 40/53 e una mitragliatrice da 7,92;
corazza: 60-25 mm;
propulsore: A.E.C. Diesel 105 CV;
velocità: 64 km/h;
autonomia: 400 km;
equipaggio: 3 uomini.

Blindato IP. Mk. II

Impiegato dalle Divisioni indiane, armato con un fucilone controcarri da 15 mm e una mitragliatrice Bren controaerei.

può formare una massa decisiva contro di noi. Io lo aspetto e lo temo. Anche ammettendo che non giungano rinforzi, dobbiamo contare di avere di fronte circa 600 apparecchi, a cui opponiamo 60 o 70 caccia tedeschi ed altrettanti italiani, che diminuiranno del cinquanta per cento perché, dati i mezzi di trasporto, solo la metà di essi possono seguire l'avanzata. Io dissi già al Führer che le forze qui erano sufficienti per l'obiettivo previsto. A

raggiungere altri obiettivi, non è soltanto questione di benzina e di bombe ma anche di apparecchi. Ritengo di aver rappresentato la situazione in modo del tutto obiettivo e non penso che (Rommel) possa andare oltre El Alamein. *Di tale giudizio mi sento responsabile di fronte alla storia*» (corsivo dell'Autore).

Il 26 giugno, Cavallero, Bastico, Rommel e Kesselring si ritrovarono a Sidi el Barrani per un incontro conclusivo, mentre le punte avan-

zate dell'Armata si avvicinavano al campo trincerato inglese di Marsa Matruh. Rommel fu perfino gelido con Kesselring; Bastico era sempre riluttante a quell'affondo; Cavallero era un po' sulle sue e un po' guadagnato alle tesi della «volpe del deserto» (tanto è vero che, subito dopo, Cavallero comunicò a Roma la parola convenzionale *Tevere*, in seguito alla quale Mussolini giunse in Libia, sicuro di entrare trionfalmente ad Alessandria e fu poi tragica e amara la sua inutile attesa, fino al 20 luglio, quando rientrò in Italia).

Quello che si dissero i quattro Marescialli, si ricava ancora dai ricordi di Bastico.

Rommel si dimostrò nuovamente fiducioso, ma dovette prendere atto che nessun serio rinforzo gli sarebbe stato concesso.

«Ho bisogno di un intervento presso il Führer perché mi vengano inviate con urgenza truppe fresche e unità corazzate».

Kesselring rispose asciuttamente: «Credo che per adesso sarà difficile. C'è troppa carne al fuoco dappertutto. Al momento ho soltanto avuto alcuni nuovi *Stuka*».

La conclusione di Rommel fu a dir poco altezzosa: «Se l'Armata riuscirà a superare la stretta di Alamein, cosa che credo, il 30 giugno sarò al Cairo. Vi aspetto là. Potremo parlare con più comodo».

Proprio il 26 giugno, si era intanto prodotta una grave crisi di comando nel XX Corpo d'Armata. In seguito ad un bombardamento aereo, persero la vita il comandante del XX Corpo, Generale Baldassarre, il comandante dell'artiglieria, Generale Piacenza e il comandante del genio, Colonnello Raffaelli. Un triste presagio. Conseguentemente, il Generale De Stefanis, dell'«Ariete», assunse il comando del Corpo d'Armata, mentre il Generale Arena diventò comandante della Divisione corazzata. La *Desert Air Force*, rinunciando a battere i lontani obiettivi strategici in Cirenaica, stava sottoponendo le colonne avanzanti italiane e tedesche a una serie di duri attacchi, con i 200 aerei plurimotori ed i 160 caccia monomotori disponibili nel deserto oc-



Sottufficiale del 31° battaglione Genio guastatori

cidentale.

Ma con che cosa stava avanzando l'Armata corazzata in direzione dell'Egitto?

Corpi d'Armata, Divisioni, reggimenti, battaglioni erano tali soltanto di nome. Il XX Corpo comprendeva l'«Ariete», ridotta a 10 carri armati, 15 pezzi di artiglieria e 600 bersaglieri dell'8° reggimento, mentre la Divisione motorizzata «Trieste» disponeva di 4 carri armati, 24 pezzi di artiglieria e 1.500 fanti. Ed eccoci alla Divisione corazzata «Littorio», assegnata al XX Corpo durante le precedenti operazioni. Letteralmente smembrata dopo il suo trasporto in Libia — avendo ceduto carri, cannoni e materiali all'«Ariete» e alla «Trieste» — la nuova Divisione disponeva, in tutto, di 30 carri, 11 pezzi di artiglieria e 1.000 bersaglieri del 12° reggimento.

Il X Corpo d'Armata (Divisioni

di fanteria «Brescia» e «Pavia»), aveva una consistenza complessiva di 2.000 fanti e bersaglieri e 90 pezzi di artiglieria. Nell'ordine di battaglia, figurava anche un «gruppo di inseguimento», tratto dal XXI Corpo d'Armata, formato da un battaglione granatieri controcarro, due battaglioni di bersaglieri del 7° reggimento, quattro battaglioni della Divisione di fanteria «Trento» e otto gruppi di artiglieria: in tutto, 3.000 uomini e 100 pezzi di artiglieria.

Quanto alle Divisioni corazzate del DAK (*Deutsches Afrika Korps*) la 15^a e la 21^a *Panzer* erano ormai ridotte a esigui gruppi di combattimento: i carri cominciavano ad arrancare, col fiato grosso, per via dei motori logorati dalla sabbia e da ore e ore di moto, in combattimento.

La 90^a Divisione leggera tedesca era ridotta a meno di un sesto degli effettivi e in condizioni non migliori si trovavano i gruppi esploranti 3°, 33° e 580°.

In queste condizioni, l'Armata era il fantasma della Grande Unità che,

rombando e sferragliando, aveva iniziato l'offensiva, il 26 maggio.

Quando Kesselring asseriva che le forze assegnate erano a mala pena sufficienti per raggiungere l'obiettivo assegnato (cioè la linea Sollum-Halfaya), non faceva che rispecchiare la realtà nuda e cruda. Dalla frontiera libico-egiziana al Delta, correvano più di cinquecento chilometri, battuti dalla RAF. Inoltre, l'Ottava Armata, pur duramente provata, stava avvicinandosi alle basi di alimentazione, mentre l'Armata italo-tedesca si allontanava pericolosamente dalle proprie, finendo nella classica «area di sfinito strategico».

Rifatti i conti, l'Armata poteva contare esclusivamente sulle proprie forze e, in considerazione delle scadenti caratteristiche dei carri italiani (M-13 ed L-6, poco protetti e usurati dalla battaglia), la punta di diamante era formata dai carri tedeschi, che tuttavia erano poche decine. Come ricorda il Generale Giuseppe Mancinelli (Capo di Stato Maggiore della Difesa nel 1954-

*Sottotenente del 186° reggimento
paracadutisti della Divisione «Folgore».*

1959, all'epoca Capo di Stato Maggiore di collegamento presso l'Armata corazzata italo-tedesca), il Corpo tedesco poteva contare su «54 carri efficienti mentre 150 si trovavano in riparazione nelle officine campali e sarebbero stati restituiti ai reparti, prevedibilmente, nel giro di cinque-dieci giorni».

La *Wehrmacht*, in quel momento, non ritenne di potersi privare di una sola delle Divisioni corazzate destinate al fronte russo. Si parlò in seguito — ma se ne parlò soltanto — di inviare in Africa la 7^a e la 10^a *Panzer*: ma poi non se ne fece nulla. Anche nell'estate del 1941, la 6^a *Panzer*, inizialmente destinata all'*Afrika Korps*, era finita in Russia: i carri, già con la colorazione mimetica del deserto, partirono alla volta dell'Ucraina.

Addirittura inesplicabile la dispersione delle forze da parte dell'Italia. Proprio nel giugno 1942, stavano partendo per la Russia le Divisioni dell'ARMIR (8^a Armata), con più di 16.000 automezzi — disperatamente richiesti in Africa — che si aggiungevano agli oltre 5.000 assegnati in precedenza al CSIR e la quasi totalità dell'artiglieria moderna d'Armata, di Corpo d'Armata e divisionale (gruppi da 210/22, da 149/40 e soprattutto gruppi controcarri da 75/32 e obici da 75/18, a parte i gruppi controaerei da 75/46, le mitragliere da 20 e le armi da accompagnamento: in tutto più di 800 pezzi).

È vero che un raddoppio delle unità corazzate e motorizzate in Nord Africa avrebbe ulteriormente complicato il problema del rifornimento, necessariamente via mare. Ma, nell'estate del 1942, mancò la volontà di giocare il tutto per tutto, dal momento che si era deciso di penetrare in profondità nel territorio egiziano. Inoltre, venne a mancare la creazione di un adeguato «centro di gravità aereo», anche da parte tedesca, sottraendo reparti della *Luftwaffe* a settori «minori», come Francia, Danimarca e Norvegia.

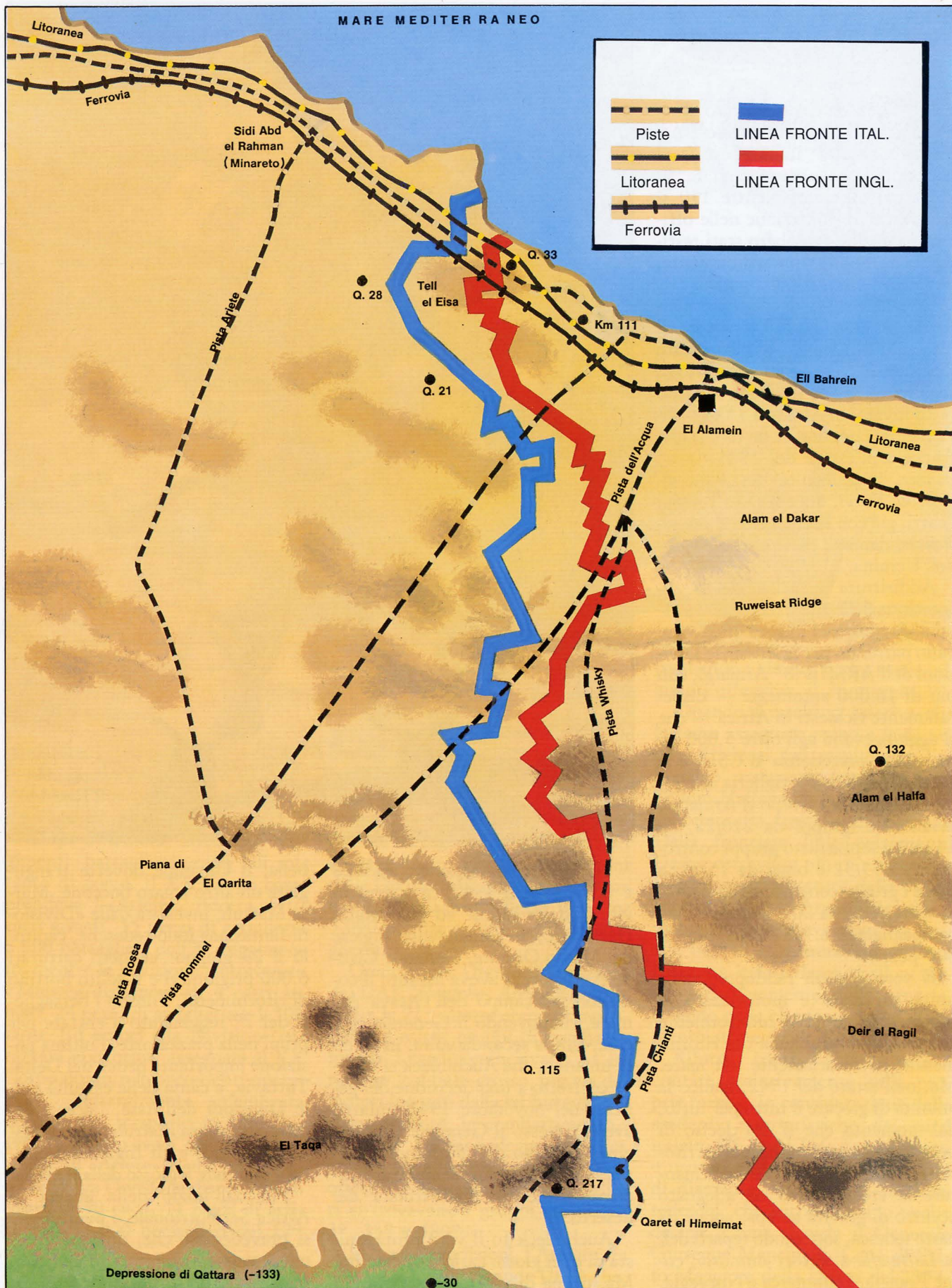


Nel deserto occidentale, tra il 28 e il 30 giugno 1942, la guerra in Nord Africa giunse ad una svolta. Dal Cairo, il comandante inglese del Medio Oriente, Generale Claude Auchinleck, aveva assunto il comando sul campo dell'Ottava Armata, rimuovendo il Generale Ritchie. Era la seconda volta, in meno di un anno, che Auchinleck si vedeva costretto a una decisione del genere: nel novembre 1941, infatti, aveva rimosso il Generale Cunningham, fratello del più famoso Ammiraglio, in seguito sempre ai brucianti insuccessi dell'Armata del deserto.

Auchinleck fu il vero protagonista di quei giorni carichi di destino. Ma, prima di vivere la sua ora più

bella, il Generale dovette tranguciare un altro amaro boccone. Marsa Matruh, investita dalle «Divisioni-fantasma» italo-tedesche, capitolò il 29 giugno: vennero catturati 6.000 prigionieri e il solito bottino di rifornimenti. Furono i bersaglieri del 7° reggimento a entrare per primi nella piazzaforte, l'ultima posizione importante prima del Delta. Tuttavia, a causa della esiguità delle Divisioni dell'Asse, l'accerchiamento di Marsa Matruh non poté essere ermetico e gli Inglesi riuscirono a sganciare il grosso della fanteria.

Fin dall'inizio della guerra in Africa Settentrionale, i piani inglesi prevedevano che, qualora il nemico avesse raggiunto Marsa Matruh, la flotta di Alessandria (*Medi-*



terranean Fleet) avrebbe lasciato la grande base egiziana, ormai entro il raggio d'azione dell'aviazione italo-tedesca. Fu ciò che avvenne e, fin dal 21 giugno, l'Ammiraglio Harwood aveva predisposto i piani, per il decentramento della flotta ad Haifa ed a Suez.

Auchinleck, a sua volta, pur predisponendo i piani per la difesa del Delta (la stessa perdita dell'Egitto non era importante quanto la difesa a oltranza delle posizioni a est di Suez, soprattutto l'Iraq e l'Iran), indirizzò ai suoi uomini un ordine del giorno del seguente tenore: «Il nemico si è spinto al massimo limite consentitogli e pensa che siamo un esercito ormai disperso. Spera di occupare l'Egitto con un *bluff*. Fattegli vedere che sbaglia».

In una serie di «scatole», da El Alamein ai margini della depressione di El Qattara, erano attestate le unità inglesi e del Commonwealth, scampate al disastro delle settimane precedenti. Ma erano tempestivamente affluite anche unità fresche, perfino dall'Iraq, come la 18^a Brigata indiana. Il servizio informazioni dell'Ottava Armata faceva ancora credito all'Armata italo-tedesca di 100 carri e 25.000 uomini: una valutazione esagerata. In realtà, era l'Ottava Armata, nonostante tutto, a vantare ancora una forza notevole.

Prima battaglia di El Alamein (1-31 luglio 1942)

Al Cairo, mentre i reparti italiani e tedeschi si avvicinavano ad El Alamein, ci fu quello che venne ironicamente chiamato «il mercoledì delle ceneri». Dal giardino dell'ambasciata inglese si levavano infatti volute di fumo: i funzionari bruciavano fasci di documenti segreti, in previsione del peggio. Molti clienti dell'hotel «Shepherd», cominciarono una ritirata strategica verso l'hotel «King David» di Gerusalemme.

Per tre anni, la guerra nel deserto aveva fatto registrare un movimento pendolare, in un alternarsi di vittorie e sconfitte degli Italo-tedeschi e degli Inglesi. Mai, tuttavia, l'oscillazione del pendolo, verso orien-

te, era andata al di là di Sidi el Barani. Ora, invece, erano cadute, una dopo l'altra, Marsa Matruh, Maaten Bagush, Fuka, El Daba, Sidi Abd el Rahman: sulla strada per Alessandria — poco più di cento chilometri da percorrere — restavano soltanto le località di El Alamein, El Hammam, Burg el Arab. Nel porto di Alessandria, le navi della *Mediterranean Fleet* stavano per salpare, mentre una squadra navale francese — internata nel porto egiziano dal 1940 — si preparava all'autoaffondamento.

Il Generale Auchinleck, pur consapevole della gravità della situazione (l'esito della successiva battaglia rimase in forse per almeno due settimane), era deciso a resistere. Al di là dello *shock* subito dall'Ottava Armata, dopo cinque settimane di ininterrotte sconfitte, le unità disponibili per la difesa di Alessandria e del Delta erano tutt'altro che trascurabili.

La 50^a Divisione britannica e la 1^a Divisione sudafricana — dopo oltre mille chilometri di ritirata, da Ain el Gazala a El Alamein — avevano salvato il nerbo dei loro battaglioni. Quasi al completo era la 2^a Divisione neozelandese (riordinata in Siria), energicamente comandata dal Generale Freyberg, un veterano della battaglia di Creta e di precedenti campagne nel deserto, rimasto seriamente ferito a Marsa Matruh.

Oltre alla 18^a Brigata indiana, giunta dall'Iraq, c'era la 4^a Brigata indiana: la prima a difesa della posizione di Deir el Shein, la seconda di Abu Weiss, nell'interno, ai margini della depressione di El Qattara.

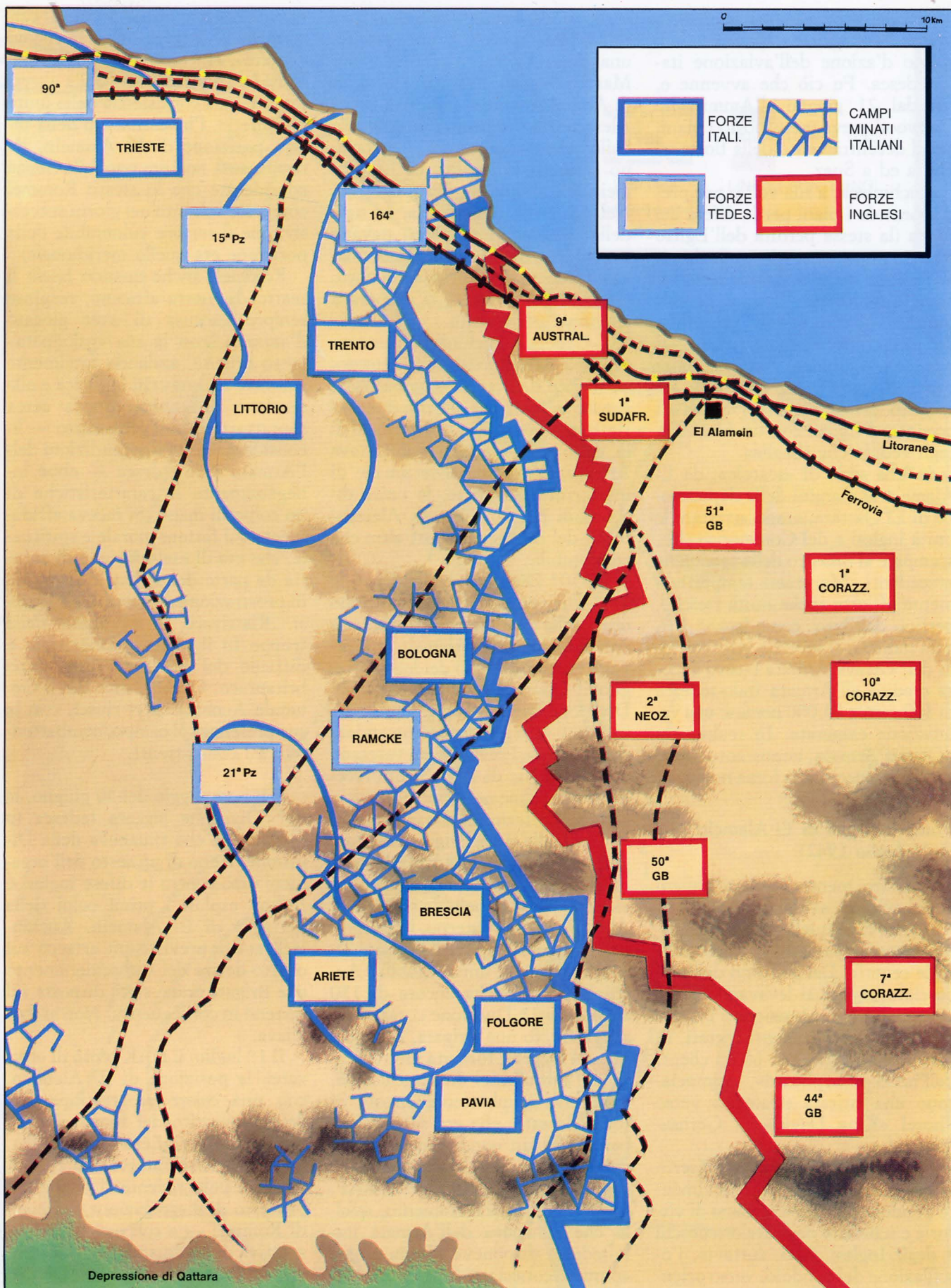
Quanto alle unità mobili, Auchinleck disponeva ancora di 150 carri della 1^a Divisione corazzata e aveva creato una Brigata, la 4^a corazzata leggera, formata interamente da autoblinde. In conclusione, una forza combattente ancora di tutto rispetto, che era sotto la copertura di un «ombrello aereo» le cui «stecche» erano formate dalle agguerrite squadriglie della RAF. Contro questo schieramento, quello che rimaneva dell'Armata italo-tedesca disponeva di una esigua «punta» corazzata formata da 55

carri tedeschi e poche decine di carri medi e leggeri delle Divisioni «Ariete», «Littorio» e «Trieste». In considerazione di ciò e della altrettanto esigua consistenza delle unità di fanteria, l'investimento della intera posizione di El Alamein, da nord a sud, non era possibile (senza considerare che lo stesso Rommel comprese soltanto nei giorni successivi che il settore vulnerabile della posizione era quello meridionale).

Rommel, anche quando lasciò il teatro di guerra africano, respinse sempre l'accusa di aver giocato d'azzardo, con la sua «galoppata» verso oriente, andando fatalmente incontro ad una crisi logistica e alla reazione britannica, quella aerea soprattutto. Ma il primo urto — in considerazione delle condizioni dell'Armata italo-tedesca — ebbe innegabilmente le caratteristiche di un colpo di mano. Si faceva affidamento sul fattore morale e spirituale, che era di esaltazione e di euforia da parte dei soldati dell'Asse e di prostrazione da parte degli Inglesi. Riattivare il mordente delle truppe fu il compito prioritario e difficile del comandante in capo britannico. Occorre dire che il Generale Auchinleck ci riuscì, con la sua presenza sul campo, combattente tra i combattenti.

Nel pomeriggio del 30 giugno, la 90^a Divisione leggera tedesca (o meglio, ciò che rimaneva della Divisione: meno di un sesto dell'organico) urtò contro le difese inglesi e furono esplosi i primi colpi della battaglia di El Alamein. Auchinleck aveva previsto un attacco sul centro-destra del suo schieramento e le Brigate erano state disposte sul terreno in conseguenza. Non si sbagliava.

Il 1° luglio, il DAK tentò di «forzare» la posizione di El Alamein, con una celere progressione; ma venne investito dal fuoco concentrato dell'artiglieria britannica, mentre la RAF interveniva con attacchi a volo radente. L'inizio del processo di disgregazione dei piani di Rommel — e con essi della prospettiva di una marcia vittoriosa su Alessandria — avvenne a Deir el



Shein, tra El Alamein e Bab el Qattara, a ovest dell'altura di Ruweisat. La 18^a Brigata indiana oppose per tutto il giorno una tenace resistenza e quando, alla fine, fu sopraffatta, aveva distrutto 18 dei 55 carri coi quali i tedeschi erano entrati in combattimento.

Nelle Memorie sulla seconda guerra mondiale, Churchill, per respingere le accuse di quanti, anche allora, affermavano che gli Inglesi risparmiavano il loro sangue, facendo combattere gli altri popoli del Commonwealth, scrive che le Divisioni indiane erano, in realtà, anglo-indiane e come tali dovevano figurare anche nei documenti ufficiali, oltre che nelle relazioni sulle battaglie. Comunque, anglo-indiane o indiane *tout court* che fossero, le Divisioni fornite dalla «perla dell'impero» fecero il loro dovere, tanto nella Campagna in Nord Africa quanto nella Campagna d'Italia. Questo, per sottolineare che, all'inizio della prima battaglia di El Alamein, la 18^a Brigata indiana ebbe un ruolo importante e sconvolse la tabella di marcia dell'Armata italo-tedesca.

In quelle primissime giornate del luglio 1942, con un caldo torrido, Auchinleck capì che l'Armata italo-tedesca stava combattendo con la tensione delle sue ultime energie. Pure, una speranza di sfondare c'era, da parte delle truppe dell'Asse, e le sorti della battaglia rimasero in bilico.

Scrivendo Rommel, sotto la data del 2 luglio: «Durante la notte il comandante dell'aviazione mi aveva informato che la flotta di Alessandria aveva lasciato il porto. A viva forza volevo ottenere una decisione nei prossimi giorni. I britannici non sembravano avere più fiducia in se stessi, e a quanto pareva, si preparavano a una ritirata. Ero fermamente convinto che un vasto sfondamento da parte delle mie truppe avrebbe sparso il panico nelle file nemiche». Ma le scarse formazioni italiane e tedesche si stavano consumando come cera al fuoco.

A questo riguardo, fa molto effetto, nelle relazioni inglesi, legge-

re che il 3 luglio la Divisione corazzata italiana «Ariete» fu distrutta, in seguito a un attacco della 2^a neozelandese, sostenuta da carri e artiglieria. In realtà, furono distrutte le reliquie dell'«Ariete», ridotta a una dozzina di carri, a trenta pezzi di artiglieria e a poche centinaia di uomini. La 2^a neozelandese, era sempre una Grande Unità, su tre Brigate bene armate.

Il cedimento della Divisione corazzata italiana scosse anche Rommel: «Questo colpo ci arrivò del tutto inatteso, perché nei combattimenti durati lunghe settimane presso *Knights Bridge* l'«Ariete», sia pure sotto la protezione dell'artiglieria e dei carri tedeschi, si era battuta bene contro tutti gli assalti britannici, sebbene subisse sensibili perdite. Ora gli Italiani non erano più in grado di rispondere alle enormi esigenze della situazione».

Dopo l'«Ariete» fu la volta della Divisione di fanteria «Sabratha» (ricostituita dopo la Campagna del 1940-'41 e non ancora bene orientata) a essere investita dalla 9^a australiana (come si vede, le riserve inglesi stavano man mano affluendo).

Poi, vennero investiti i resti della «Trieste» e delle Divisioni di fanteria. L'altura di Ruweisat — orientata in direzione est-ovest — era stata in buona parte occupata dagli italiani e venne perduta. Poiché Ruweisat, al pari dell'altura di Alam Halfa, con le stesse caratteristiche, era una posizione-chiave, la sua perdita fu grave.

Come si è detto all'inizio, il terreno, nel settore settentrionale di El Alamein, è piatto e uniforme, per cui rilievi del terreno appena percettibili divennero di grande importanza tattica (in seguito, anche il Capo di Stato Maggiore Generale Imperiale inglese, Alan Brooke, rimase stupito per la poca accentuazione delle alture, comprese Ruweisat e Alam Halfa).

Su ciò che accadde nei primi giorni del luglio 1942 a El Alamein, decisivo è il giudizio, sereno e obiettivo, dello stesso Rommel, che merita di essere riportato per inte-

ro, tanto più che i Tedeschi — allora e in seguito — non furono mai ben disposti nei confronti dei combattenti italiani. «Poi — scrive Rommel — crollò la forza di resistenza di molte unità italiane. È per me un dovere, come camerata e in particolare come comandante in capo delle unità italiane, stabilire con tutta chiarezza che la colpa delle disfatte da esse subite nei primi giorni di luglio davanti a El Alamein non è dei soldati. Il soldato italiano era volenteroso, generoso, buon camerata e per le sue condizioni aveva dato un rendimento superiore alla media.

Bisogna dire che le prestazioni di tutte le unità italiane, ma specialmente delle unità motorizzate, superano di molto ciò che l'Esercito italiano ha fatto negli ultimi decenni. Molti Generali e ufficiali suscitarono la nostra ammirazione dal punto di vista umano come da quello militare (corsivo dell'Autore).

La sconfitta degli italiani fu una conseguenza dell'intero sistema militare e statale italiano, del cattivo armamento e del poco interesse che molte alte personalità, capi militari e uomini di Stato, avevano per questa guerra. Spesso l'insufficienza italiana impedì la realizzazione dei miei piani. In media, il comando italiano non era all'altezza della guerra nel deserto, la quale richiede fulminee decisioni e rapidissima attuazione delle medesime. L'addestramento della fanteria non rispondeva affatto alle esigenze di una guerra moderna. L'armamento della truppa era così cattivo che già per questa ragione essa non poteva tener fermo senza l'aiuto tedesco. Oltre alle manchevolezze tecniche dei carri armati — troppo corta gittata dei cannoni e debolezza dei motori — soprattutto l'artiglieria, con la insufficiente mobilità e lunghezza di tiro, offriva un chiaro esempio del cattivo armamento. Le unità erano dotate di armi anticarro in misura del tutto insufficiente. Il vettovagliamento delle truppe era così cattivo che gli italiani dovevano spesso chiedere viveri ai camerati tedeschi».



Durante i combattimenti dei primi giorni di luglio, il Comando di Rommel diventò improvvisamente «sordo», perché vennero a mancare le preziose intercettazioni dei messaggi — aggiornatissimi sui piani inglesi — inviati dal rappresentante militare americano al Cairo, Colonnello Frank Bonner Fellers, al *War Department*.

A Tell el Eisa (in arabo «piccola collina di Gesù»), il 10 luglio, nel corso di un attacco della 9^a australiana, venne travolta la «compagnia intercettazione» del DAK, comandata dal valente Capitano Alfred Seebhom. Questa preziosa unità era stata spostata incautamente, dagli stessi Tedeschi, a ridosso della prima linea, invece di restare nel terreno retrostante.

Tra le carte prese nel carrozzone di Seebhom, gli australiani trovarono anche alcuni dispacci di Fellers, che il nostro SIM — Servizio Informazioni Militare — intercettava e decrittava da sei mesi, comunicandoli a Kesselring e a Rommel. Seebhom, gravemente ferito, venne trasportato al Cairo, dove morì, resistendo a tutti i tentativi inglesi di farlo parlare. Naturalmente, fu dato l'allarme e la «fonte Fellers» venne a mancare, in un momento cruciale.

L'improvvisa «sordità» della «compagnia intercettazione» fu una autentica catastrofe, che si aggiunse ai rovesci di quei giorni.

L'Armata italo-tedesca, è vero, stava ricevendo rinforzi, come la 164^a Divisione leggera tedesca (trasportata da Creta senza automezzi), la Divisione «Bologna» (riorganizzata alla bell'è meglio nelle retrovie) e quattordici gruppi di artiglieria. Erano inoltre in arrivo la Divisione paracadutisti «Folgore» e la Brigata paracadutisti comandata dal Generale Ramcke, entrambe inizialmente destinate a calarsi su Malta.

Ma la pressione dell'Ottava Armata britannica, con l'affluenza di unità sempre più numerose, stava aumentando e Auchinleck aveva riassunto l'iniziativa.

Costretto ad un continuo, sner-



vante lavoro di «rammendo» del fronte di El Alamein, Rommel cominciava a denunciare i primi segni di sfiducia: il suo astro si stava appannando, perché cocente era la delusione per la mancata conquista di Alessandria, del Cairo, di Suez.

Il 17 luglio, a El Daba, Rommel si incontrò con Cavallero, Bastico e Kesselring e, per la prima volta, manifestò apertamente propositi di ripiegamento.

«È meglio tornare sulla linea Sollum-Halfaya», disse il Maresciallo.

Kesselring osservò subito: «Un ripiegamento mette in crisi i campi

d'aviazione avanzati e tutta l'organizzazione aerea».

Cavallero, tagliò corto: «Non vedo la ragione di ripiegare. I rinforzi sono già in viaggio e bastano, almeno per ora, per resistere dove siamo».

In effetti, il giorno dopo questo colloquio, tre gruppi di artiglieria si schierarono a sinistra della Divisio-

Sopra.
Fante della Divisione «Brescia».

A sinistra.
Paracadutista della «Folgore» armato di moschetto automatico Beretta Mod. 38.



Flammieri del 31° battaglione Genio guastatori.

ordigni di ogni tipo. Nascevano nel deserto i «giardini del diavolo».

Seconda battaglia di El Alamein (31 agosto-6 settembre 1942)

Nel luglio 1942, gli affondamenti di navi italiane dirette in Libia furono di due sole unità. I convogli passavano, consentendo di far affluire rinforzi e soprattutto rifornimenti. In agosto, di colpo, la curva degli affondamenti riprese a salire, a causa di attacchi condotti da sommergibili, aerosiluranti, bombardieri inglesi. Malta tornava a brandire — per usare l'espressione di Churchill — la sua «spada fiammeggiante»; ma anche dal Delta e dalla Palestina gli Inglesi portavano devastanti attacchi nelle acque del Mediterraneo orientale.

È il caso di precisare che, nel periodo agosto-novembre 1942, quarantadue mercantili italiani e tedeschi colarono a picco, comprese molte preziose petroliere: in particolare, 10 navi in agosto, 9 in settembre, 12 in ottobre, 11 in novembre. Poiché quella in Nord Africa fu soprattutto una «guerra di convogli» — dovendosi trasportare praticamente tutto via mare — le perdite subite dall'Asse furono gravissime, tanto più che avvennero in coincidenza con l'ultima offensiva italo-tedesca (fine agosto) e con la battaglia finale di El Alamein (fine ottobre).

Inoltre, a causa dei contemporanei, crescenti impegni in Russia, l'Alto Comando tedesco non solo non inviò altre unità corazzate in Nord Africa, ma non fu nemmeno in grado di tenere a numero i carri in organico al DAK.

Stentato e insufficiente anche l'impegno italiano, pur mettendo nel conto le difficoltà dell'industria nazionale e la povertà di materie prime.

Il carro-base delle nostre Divisioni corazzate era sempre l'M-13 con

ne «Trento» (che occupava uno dei settori più minacciati) e si preannunciava l'arrivo in Libia della Divisione «Pistoia», con mezzi tuttavia inadatti per operare nel deserto.

Il 19 luglio, sempre a El Daba, Rommel manifestò nuovamente propositi di ritirata e Cavallero ribadì la volontà di resistere sul posto. I fattori politici erano ormai prevalenti, perché i contraccolpi di un ripiegamento dell'Armata al confine libico-egiziano sarebbero stati molto seri, non soltanto in Italia, sul piano psicologico e propagandistico, per la tenuta del fronte interno. Si decise pertanto di «re-

stare», anche perché gli Inglesi stavano pagando un pesante pedaggio alla ostinata reazione dei reparti italo-tedeschi. Tanto è vero che la 23^a Brigata corazzata britannica — appena giunta dall'Inghilterra, dopo aver compiuto il periplo dell'Africa — venne interamente distrutta. A fine luglio, dopo un ultimo attacco inglese, i combattimenti scemarono d'intensità.

Il 29 e 30 luglio, Rommel, riacquistata la calma, condusse Bastico in un minuzioso giro di ispezione allo schieramento italo-tedesco. Ormai, la parola era ai genieri, che stavano guarnendo la linea di mine e

un cannone da 47/32. La produzione di carri del 1941 (1.222 esemplari) non fu peraltro né superata e tanto meno uguagliata nel 1942 e si rinunciò — per motivi inesplicabili — a concentrarsi nella produzione del semovente da 75/18, il solo in grado di contrastare i carri inglesi e, soprattutto, i nuovi carri americani. Si stavano costruendo nuovi semoventi da 90/53, per destinarli in Russia, dove era già finito il meglio del materiale di artiglieria!

Poiché si è accennato alla battaglia dei convogli, è il caso di aggiungere che, in agosto, la Marina inglese compì uno sforzo supremo per rifornire Malta («Operazione Pedestal»).

Entrarono in Mediterraneo le navi da battaglia *Nelson* e *Rodney*, le portaerei *Victorious*, *Indomitable*, *Eagle*, *Furious* e uno stuolo di incrociatori e cacciatorpediniere, a copertura e di scorta ad un convoglio formato da quattordici mercantili. L'Aeronautica italiana e la *Luftwaffe*, sommergibili, motosiluranti e MAS della nostra Marina e di quella germanica attaccarono quella autentica *Armada*, nel corso della cosiddetta «battaglia di mezzo agosto» (11-14 agosto 1942).

La portaerei *Eagle* affondò, la *Indomitable* riportò gravi danni; affondarono gli incrociatori *Cairo* e *Manchester*, mentre il *Kenya* e il *Nigeria* venivano silurati e si salvarono a stento; affondò il cacciatorpediniere *Foresight*. Soprattutto, colarono a picco nove mercantili. Una ecatombe. Ma cinque mercantili riuscirono a raggiungere Malta e la battaglia si concluse con un successo strategico inglese, anche se pagato a caro prezzo.

Avvenivano intanto, nei due eserciti contrapposti, importanti mutamenti al vertice dei comandi.

A partire dal 12 agosto 1942, il Comando Superiore delle Forze Armate dell'Africa Settentrionale mu-

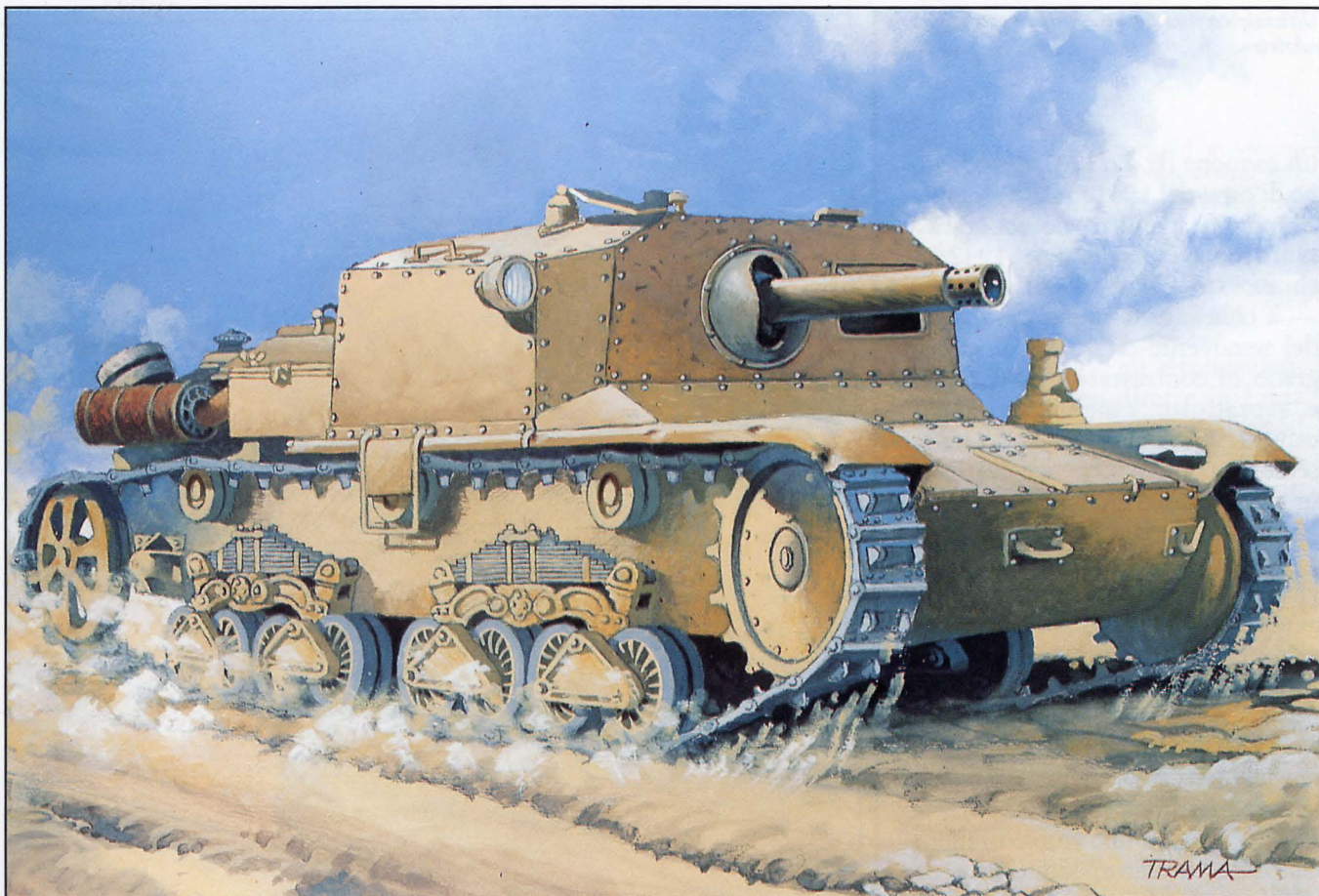


tò la propria denominazione e si chiamò Comando Superiore Forze Armate della Libia, con giurisdizione militare in tutto il territorio della colonia. Nella stessa data, l'Armata italo-tedesca, agli ordini del Maresciallo Rommel, passò alle dirette dipendenze del Comando Supremo italiano e per i contatti con l'Armata venne creata una Delegazione, che prese il nome di *Delease* (Delegazione Africa Settentrionale-Egitto).

Come ricorda il Maresciallo Bastico, che era anche Governatore Generale della Libia: «L'unico risultato fu che Rommel assunse pie-

na autonomia e fu libero di agire come meglio credeva. Da quel momento, gli organi italiani in Africa funzionarono come semplici uffici di collegamento con il Comando tedesco, mentre per i rapporti con il Comando Supremo a Roma, Rommel si servì soltanto del Generale von Rintelen (addetto militare tedesco a Roma).

Col nuovo ordinamento — aggiunge Bastico — io venni ad assumere l'ipotetico comando delle Forze Armate della Libia, con una circoscrizione territoriale che si limitava in pratica alla Tripolitania e al Sahara libico».



Semovente M. 40 da 75/18 della Divisione corazzata «Littorio».

Profondi i mutamenti di comando anche in campo britannico. Il Primo Ministro, Winston Churchill, e il Capo di Stato Maggiore Generale Imperiale, Alan Brooke, fecero sosta al Cairo, all'andata e al ritorno, diretti a Mosca, per importanti colloqui con Stalin.

La rimozione del Generale Claude Auchinleck dal comando del Medio Oriente era già stata decisa. Per cui, inizialmente, il Generale Gott — un altro veterano della guerra nel deserto — avrebbe dovuto assumere il comando dell'Ottava Armata e il Generale Alexander quello del Medio Oriente. Ma Gott morì, durante un trasferimento in Egitto, quando l'aereo sul quale viaggiava venne abbattuto. Per cui al comando dell'Ottava Armata fu designato il Generale Bernard Law Montgomery, che si propose come l'«anti-Rommel».

La rimozione di Auchinleck fu profondamente ingiusta, perché era stato lui a salvare l'Egitto. L'avvicendamento avvenne, ufficialmente, il 15 agosto 1942, quando Auchinleck aveva non soltanto stabilizzato il fronte a El Alamein, ma definito i piani per fermare l'ultima offensiva di Rommel, che si preannunciava.

Nell'agosto 1942, i colpi di scena negli alti comandi non si fermarono qui.

Il 22 agosto, infatti, Rommel chiese improvvisamente di essere sostituito per motivi di salute. Sotto la stessa data, nel Diario di Cavallero si legge: «Von Rintelen m'informa che il Maresciallo Rommel ha chiesto di essere sostituito per malattia. Problemi che ne conseguono. Domando se vi sono altri motivi. Von Rintelen crede di no. Rommel farà o no l'offensiva? Se non agirà dovremo metterci sulla difensiva. Dimostro che la situazione impennata su di un uomo non va. Ecco le conseguenze» (ma anche

Cavallero aveva contribuito alla eccessiva «personalizzazione» del comando in Africa, col nuovo ordinamento da lui voluto il 12 agosto. Nota dell'Autore).

Rommel, era stanco, soffriva di difterite nasale, lamentava disturbi gastroenterici e aveva il volto piagato dal sole. Ma la sua richiesta di essere sostituito denunciava una crescente sfiducia in un esito vittorioso della imminente offensiva. Tanto è vero che, alla vigilia dell'attacco, si lasciò andare a questa intima confessione: «La decisione di attaccare è la più difficile che io mi sia mai trovato a prendere. O riusciamo a raggiungere il Canale di Suez e il nostro esercito in Russia ce la fa a impadronirsi di Grozny nel Caucaso, oppure...». E concluse con un gesto vago.

Ricorda sempre Bastico, dopo la richiesta di Rommel di essere sostituito: «La scelta cadde sul Maresciallo Kesselring, ma forse fu proprio questa scelta, per via di vecchi rancori, che indusse Rommel ad ac-

cantonare i suoi propositi di lasciare il comando ed a spingerlo ad affrettare l'offensiva. In data 28 agosto, infatti, la "volpe del deserto" emanò l'ordine d'operazione fissando come data d'inizio della battaglia il 30 agosto». Le forze che si fronteggiavano erano le seguenti:

- da parte italo-tedesca, 67 battaglioni di fanteria (30 italiani), 536 cannoni (336 italiani), 515 carri armati (281 italiani), 119 autobline (72 italiane) e 777 aerei fra bombardieri, caccia e ricognitori;
- da parte inglese, le forze erano state valutate in 66 battaglioni di fanteria (a organici completi, mentre non lo erano quelli italo-tedeschi), 576 cannoni, 450 carri armati, 150 autobline e 1.200 aerei di tutti i tipi.

L'ultima offensiva dell'Armata italo-tedesca ebbe inizio, come fase di preparazione, la sera del 30 agosto, con attacchi diversivi nel settore centro-settentrionale: vi presero parte la Divisione italiana «Trento», la 164^a Divisione tedesca, reparti di paracadutisti della Divisione «Folgore» e della Brigata «Ramcke».

Ancora una volta, la massa di manovra gravitò nel settore meridionale. Con l'intero DAK, attaccò il XX Corpo Motorizzato italiano, con le Divisioni corazzate «Ariete» e «Littorio» e la Divisione motorizzata «Trieste», che operavano sulla sinistra della 15^a e 21^a Panzer.

Le Divisioni italiane, al pari di quelle germaniche, rimasero subito invischiate nei campi minati, sorprendentemente e pericolosamente più estesi e con maggiore profondità del previsto, mentre la RAF eseguiva attacchi notturni micidiali e il fuoco di reazione delle artiglierie, delle armi automatiche e dei mortai inglesi era nutrito e ben diretto.

Se si deve prestare fede al Generale Freddy de Guingand, Capo di



Stato Maggiore di Montgomery, un trucco, avrebbe influito sul difficile inizio della battaglia da parte dell'Asse.

«In alcune parti del deserto — afferma de Guingand — il terreno era duro e fermo, in altre era cedevole e poco transitabile. Pensammo allora di alterare le carte topografiche, facendo figurare molli i terreni duri e viceversa. L'area intransitabile nei pressi della posizione della 7^a Divisione corazzata, conosciuta col nome di Depressione Ragil, fu indicata come eccellente per la natura del terreno. Una di queste carte, sdruccita e sporcata apposta con

macchie di the, fu messa in un carro da ricognizione che venne fatto saltare su un campo di mine di fronte a noi. Il mattino successivo il carro era stato rovistato e la carta non c'era più. Come conseguenza, durante la battaglia, la principale linea di collegamento tedesca correva attraverso la Depressione Ragil, dove andò esaurendo quasi tutta la scorta di benzina».

Questa *ruse de guerre* — la cui efficacia è negata da altre fonti — avrebbe dunque acuito il problema dell'alimentazione della battaglia, da parte dell'Armata italo-tedesca. Infatti, la mancanza di benzina vie-



Graduato della compagnia controcarri da 47/32 del 187° reggimento paracadutisti.

l'offensiva, Rommel aveva chiesto 6.000 tonnellate di carburante, aggiungendo: «La battaglia dipende dall'arrivo tempestivo di questa benzina». Cavallero aveva allora comunicato: «Lei può cominciare la battaglia, il carburante è in viaggio».

Rommel fu rassicurato anche dal fatto che, Kesselring gli promise che nel caso in cui i trasporti marittimi fossero stati falcidiati, la Seconda Flotta aerea avrebbe provveduto a far giungere il carburante necessario.

Il 30 agosto, quando fu buio, i reparti corazzati tedeschi investirono, come si è detto, il settore meridionale del fronte, con l'obiettivo di superare di slancio la fascia minata, aggirare l'intero schieramento inglese e sboccare sulla costa all'altezza di El Hammam, alle spalle dell'Ottava Armata.

La 15^a Panzer entrava in battaglia con 70 carri tipo «III» e «IV» e la 21^a Panzer attaccava con altri 120 carri armati di cannone (si dovevano escludere i carri modello «II», poco armati e inadatti per una battaglia di carri: ma va sottolineato che il numero dei *Panzer* a disposizione di Rommel era nettamente inferiore a quello col quale aveva combattuto la precedente battaglia di Ain el Gazala e di Tobruk).

Prima di mezzanotte, le punte della 15^a Panzer urtarono contro la difesa britannica della cintura minata. Ma lì dove si contava di trovare soltanto deboli forze, si trovavano invece profondi campi minati e una difesa attenta. Il I battaglione del 115° reggimento granatieri corazzato, comandato dal Maggiore Busch, capitò in uno sbarramento assicurato da artiglieria e fanteria britannica. Si verificò un notevole scompiglio. L'arrivo del II battaglione, guidato dal Capitano Weichsel, riuscì tuttavia a salvare la situazione: attaccò a piedi, superò lo sbarramento minato, costituì una testa di ponte e rese possibile la

ne indicata come la causa principale dell'insuccesso della battaglia che è passata alla storia con il nome di Alam Halfa. Ma fu veramente la insufficiente disponibilità di carburante a mandare all'aria i piani di Rommel?

A parere del facente funzione di Capo di Stato Maggiore dell'*Afrika Korps*, Colonnello Fritz Bayerlein, le cose andarono in maniera sensibilmente diversa.

Alla fine di agosto del 1942, l'*Afrika Korps* era comandato dal Generale Nehring. Ma il giorno 31 Nehring rimase seriamente ferito sul campo e il comando venne as-

sunto dal Generale von Vaerst: tuttavia, fu Bayerlein ad avere nelle mani la direzione tattica delle operazioni. Questa fase dell'intero ciclo operativo sul fronte di El Alamein è nota anche come «corsa dei sei giorni», perché sei giorni durò l'ultimo tentativo dell'Asse di sfondare in direzione di Alessandria e del Delta.

Occorre ricordare che alla fine di agosto era avvenuto un importante preliminare scambio di comunicazioni tra Cavallero, Kesselring e Rommel, per quanto concerneva l'alimentazione dell'imminente battaglia. Come riserva minima per

creazione di un passaggio per i carri della 15^a Panzer.

La fase che segue, va raccontata al presente.

Il Generale Walther Nehring, comandante dell'*Afrika Korps*, segue la 21^a Panzer a bordo della sua autoblinda. Accanto a lui, siedono il Capo di Stato Maggiore, Colonnello Bayerlein, tre marconisti e due autisti. La mine scoppiano tutt'intorno. Nehring riceve la prima triste notizia: il comandante della 21^a, Generale Georg von Bismarck, un valente ufficiale, è caduto alla testa della sua unità, mentre tentava di attraversare la fascia minata. Mezzanotte è ormai trascorsa. È cominciato il 31 agosto.

Le Divisioni continuano a combattere nei vasti campi minati, strenuamente difesi dall'avversario. Dall'alto, le bombe e le armi di bordo degli aerei britannici martellano le forze motorizzate italiane e tedesche. Gli Inglesi usano un nuovo metodo per illuminare il terreno: lanciano un materiale infiammabile, contenente anche magnesio che si incendia soltanto quando è a terra e che è difficile spegnere. Il campo di battaglia è conseguentemente illuminato a giorno.

Dopo von Bismarck, la struttura di comando dell'*Africa Korps* perde anche Nehring, che rimane ferito nel corso di un bombardamento aereo. È Bayerlein ora a guidare i reparti corazzati avanzati. Poco prima dell'alba, la resistenza dei britannici nella fascia minata diminuisce. In tal modo, le punte corazzate del DAK possono raggiungere, a giorno fatto, un settore a 12-15 chilometri dalle posizioni di partenza, invece dei 50 chilometri previsti.

Ci siamo un po' dilungati sulle serie difficoltà incontrate dal DAK, perché è indubbio che le Divisioni corazzate tedesche rappresentavano l'«ala marciante». «Ariete», «Littorio» e «Trieste» coprivano il

fianco sinistro del DAK e tutte le relazioni sulla battaglia attestano che incontrarono le stesse difficoltà della 15^a e 21^a germaniche.

Il piano di Rommel, che era quello di penetrare profondamente verso est e di «ruotare» all'alba verso la costa, era dunque fallito.

«Riflettemmo se interrompere la battaglia — narra Bayerlein — perché gli inglesi sapevano ormai dove eravamo. Rommel parlò con me della situazione e giungemmo alla decisione di continuare l'attacco. Ma una cosa era evidente: la «grande soluzione», ossia il vasto aggiramento dell'Ottava Armata, non era

più possibile, in quanto l'avversario aveva avuto il tempo sufficiente per preparare le sue controazioni.

L'avversario ci costringeva dunque alla «piccola soluzione»: essa consisteva nel fatto che noi dovevamo girare verso nord assai prima di quanto progettato e, in tal modo, urtare direttamente contro il dorso dell'altura di Alam Halfa, con l'importante quota 132, che doveva essere conquistata mediante un attacco diretto».

A questa fase cruciale della battaglia di Alam Halfa è legato il mancato arrivo della benzina. Una dopo l'altra, erano state infatti af-





Carro leggero L 6/40 della Divisione «Ariete».

fondate o gravemente danneggiate le petroliere *Sanandrea*, *Pozarica*, *Picci Fassio* e *Abruzzi*.

E Kesselring? Egli tenne fede alla promessa ed entrò in azione, ordinando agli aerei della Seconda Flotta di trasportare il carburante: ma gli aerei ne consumarono la maggior parte in volo.

Torniamo alla battaglia. Il 31 agosto, i *Panzer* attaccarono la cresta di Alam Halfa, presidiata nel settore centro-orientale dalla 44^a Divisione di fanteria britannica e dalla 10^a Divisione corazzata britannica nel settore occidentale (secondo le predisposizioni di Auchinleck, semplicemente confermate da Montgomery, da appena due settimane al comando dell'Ottava Armata).

Si levò una tempesta di sabbia, che inchiodò a terra la RAF. Approfitando di questa insperata circostanza, i carri tedeschi attaccaro-

no immediatamente a sud della cresta, affrontati dai 92 carri *Grant* della 22^a Brigata corazzata inglese, che aveva un compito «ritardante», in quanto l'attaccante doveva essere «battuto» dall'artiglieria e soprattutto dai numerosi pezzi controcarri da 57 mm.

Questo affondo tedesco non riuscì e, a sera, i carri della 15^a e 21^a ripiegarono verso sud, passando la notte nella Depressione Ragil.

Montgomery, in quelle ore, non sbilanciò il proprio dispositivo, ma tolse comunque una Brigata sudafricana dalla posizione principale del fronte e la trasferì sul Ruweisat, mentre un'altra Brigata affluiva dal Delta per occupare la zona a est dei combattimenti, lasciata dalla 10^a Divisione corazzata.

Il 1° settembre, la 15^a corazzata, della quale aveva assunto il comando il Colonnello Crasemann, fu lanciata contro l'altura di Alam Halfa e, dopo dura lotta, giunse quasi fino alla fatale quota 132. La battaglia era nella fase risolutiva.

Ciò che accadde va raccontato ancora una volta al presente.

Ora, granatieri, carristi, genieri combattono sotto l'incessante gragnuola della RAF. Se si riesce a superare lo sbarramento della quota 132, i carri potranno avanzare verso il mare. L'8° reggimento corazzato è già riuscito a penetrare nelle linee avversarie e, nel pomeriggio del 1° settembre, sta con le proprie punte avanzate a 8 chilometri dalla costa, a tergo del fronte principale di El Alamein. Ma, a sinistra, il 5° reggimento corazzato è rimasto impigliato e non riesce a superare le posizioni difensive britanniche, mentre, durante la giornata, la RAF colpisce duramente i carri e la fanteria motorizzata.

Nel solo Stato Maggiore del DAK, cadono sette ufficiali. Il rifornimento di munizioni e carburante diventa estremamente difficile. La sera stessa, Rommel decide di sospendere l'offensiva e di indietreggiare, passo passo, verso la base

di partenza. Ancora tre giorni di combattimenti e poi la «corsa dei sei giorni» si conclude. Uno strano finale.

La più inesplicabile e meno decisa delle offensive «africane» di Rommel, fu quella di Alam Halfa, senza dimenticare che il Maresciallo non stava bene in salute e non aveva più fiducia nella vittoria.

Si è sempre sostenuto che l'offensiva fallì a causa della mancanza di carburante. Ma una simile spiegazione non può essere sostenuta in senso assoluto. Il carburante era scarso, ma, anche durante il ripiegamento, nessuno automezzo restò sul terreno immobilizzato per mancanza di benzina.

Un fattore negativo importante, risultò la profondità dei campi minati inglesi al momento dell'assalto iniziale. In secondo luogo, Montgomery si attenne al criterio di una rigida difesa del crinale di Alam Halfa. Al Generale Brian Horrocks, comandante del XIII Corpo, Montgomery aveva più volte raccomandato: «Horrocks, non si faccia "martellare"», alludendo alla necessità di risparmiare le forze corazzate.

Il 7 settembre, gli ultimi spari si spensero nel settore meridionale del fronte, lasciando gli Italo-tedeschi in possesso della posizione di Himeimat, coi suoi 217 metri di altezza. Ciò turbava molto i comandanti inglesi perché, di lassù, Italiani e Tedeschi potevano osservare tutto quanto avveniva a sud di El Alamein. Ma era proprio ciò che voleva Montgomery.

Si stavano apprestando il proskenio e le quinte posticce della successiva, grande battaglia. Per questa scadenza, l'Ottava Armata aveva escogitato di costruire un oleodotto e vasti depositi fittizi, per tenere sul chi vive l'avversario. «A che varrebbe — disse Montgomery — costruire tutta questa mascheratura, se il nemico non può vederla?



Lasciatelo in possesso di Himeimat. È lì dove desidero che stia».

Si diceva della scarsa energia dimostrata da Rommel, soprattutto nella giornata del 1° settembre. Critico e anzi acrimonioso fu il giudizio di Kesselring. A parere del Comandante Forze Sud, Rommel non aveva «spinto» a fondo l'attacco, anche a costo di giocare il tutto per tutto, quando il DAK stava per scavalcare il crinale di Alam Halfa. Insomma, la «volpe» aveva perduto lo smalto dei tempi migliori.

Kesselring, in seguito, trovò il modo di tornare su questo argomento alla presenza di Hitler: «Per

noi è stato un mistero perché Rommel non abbia continuato a darci dentro». E Hitler di rimando: «Sono fermamente convinto che sia una follia mantenere troppo a lungo un uomo in una posizione di alta responsabilità. Con il passare del tempo, è destinato a crollare».

Il 23 settembre, Rommel lasciò il comando dell'Armata, per un periodo di cure e di riposo in Germania. Lo sostituì il Generale Georg Stumme, che vantava una esperienza sul fronte russo.

Prima di questo cambio al vertice, gli Inglesi avevano tentato (13-



Fante della Divisione «Bologna».

causa delle severe perdite lamentate dai reparti aerei italo-tedeschi. Anche a Malta, l'iniziativa era ormai saldamente nelle mani degli Inglesi.

Prologo alla battaglia conclusiva

«Il prologo dei quartiermasti» è la definizione data da Rommel al periodo compreso tra il fallimento della «corsa dei sei giorni» e la battaglia conclusiva di El Alamein. Un prologo logistico, che gli Inglesi avrebbero vinto fatalmente.

L'atteso grande convoglio alleato di 200.000 tonnellate (in realtà una teoria di convogli navali, che stavano «risalendo» il Mar Rosso) era entrato nel Golfo di Suez, rovesciando sui moli dei porti egiziani carri armati, artiglierie, automezzi, montagne di munizioni e milioni di litri di carburante. Ora, l'Ottava Armata era sul serio il più formidabile strumento di guerra che l'impero inglese avesse mai posseduto.

Nel deserto egiziano, proseguiva intanto l'addestramento degli equipaggi con i 300 carri armati *Sherman* forniti dagli americani e con i 100 semoventi da 105 millimetri, parimenti forniti dall'Esercito degli Stati Uniti. Anche la *US Air Force* aveva fatto la sua apparizione e avrebbe partecipato con un buon numero di missioni alla prossima offensiva inglese.

A petto del rafforzamento, senza precedenti, dell'Ottava Armata, stava il sempre insufficiente impegno italiano e tedesco per rinvigorire le Divisioni schierate sul fronte di El Alamein.

La partenza di Rommel — che quando voleva, sapeva essere esecutivo oltre che protervo — aggravò la situazione e Stumme non volle o non seppe farsi valere con gli Alti Comandi di Berlino e di Roma. Inoltre, sommergibili e aerei inglesi continuavano a imporre un salasso insostenibile ai convogli «libici». In

14 settembre) un colpo di mano in grande stile contro Tobruk, con un attacco congiunto dall'entroterra (reparti del *Long Range Desert Group*) e dal mare (reparti di *Royal Marines*, appoggiati da una squadra navale). L'attacco si risolse in uno scacco completo.

Fanti, artiglieri, marò del «San Marco», carabinieri, batterie di Marina reagirono energicamente. Poi, intervennero l'Aeronautica italiana e la *Luftwaffe*. Gli Inglesi — oltre a più di cinquecento uomini dei reparti speciali — ci rimisero anche l'incrociatore controaerei *Coventry*, i cacciatorpediniere *Sikh*

e *Zulu* e alcune motosiluranti.

Proprio alla fine di settembre — quasi un sinistro presagio — cadde nel cielo di El Alamein l'asso dell'aviazione tedesca, il giovane Capitano Joachim Marseille, l'«astro dell'Africa», con le sue 158 vittorie omologate.

L'Aeronautica italiana e la *Luftwaffe*, erano sempre duramente impegnate, non soltanto in Africa. In considerazione della crescente, rinnovata minaccia rappresentata da Malta, venne decisa una nuova offensiva aerea contro l'isola, che iniziò il 10 ottobre. Questa offensiva venne sospesa dopo pochi giorni, a

settembre, su 40.200 tonnellate di carburante destinato alla Libia, ne arrivarono 31.061 e in ottobre andò anche peggio perché su 25.771 tonnellate ne andarono perdute 12.308.

Con l'avvicinarsi dell'autunno e con l'irrigidimento della resistenza sovietica, l'Alto Comando tedesco non poté privarsi di reparti corazzati da inviare in Africa. Durante la licenza, a Rommel furono mostrati i nuovi carri pesanti *Tigre*, lancia-razzi multipli, nebbiogeni, facendogli credere in un potenziamento della *Panzerarmee*, che da due anni combatteva in Africa Settentrionale. In effetti, pochi *Tigre* fecero la loro comparsa nel teatro di guerra africano, ma nella fase finale della lotta per la Tunisia, quando ormai era troppo tardi per rovesciare le sorti del conflitto nel settore mediterraneo.

È giunto il momento di precisare consistenza e dislocazione dell'ACIT (Armata Corazzata Italo-Tedesca) e dell'Ottava Armata, mentre si avvicinava il giorno d'inizio dell'offensiva britannica.

L'ACIT, nel settore settentrionale, in prima linea, schierava il XXI Corpo d'Armata, con il 7° reggimento bersaglieri e le Divisioni di fanteria «Trento» e «Bologna». Per «tonificare» lo schieramento — in considerazione dell'insufficiente armamento italiano — Rommel aveva disposto sul terreno reparti misti alternati, italiani e tedeschi, organizzati in gruppi o «zone» (*Raum*). Nei capisaldi, a nord, si alternavano infatti i battaglioni italiani, quelli tedeschi della 164ª Divisione tedesca e due battaglioni della Brigata paracadutisti «Ramcke», tutti trincerati al riparo dei «giardini del diavolo», ampi rettangoli di terreno imbottiti di mine e trappole esplosive.

In seconda schiera, sempre nel settore settentrionale, erano disposte la 15ª Panzer e la Divisione corazzata «Littorio».

Il settore meridionale era invece presidiato dal X Corpo d'Armata italiano, con il 9° reggimento ber-

	ITALIANI	TEDESCHI	TOTALE	OTTAVA ARMATA
Uomini	43.000	53.000	96.000	220.000
Btg. fanteria	42	27	69	78
Btg. mitragl.	—	1	1	8
Cannoni	371	200	571	939
Controcarri leggeri	150	300	450	—
Controcarri pesanti	—	72	72	1.506
Pezzi/mitragliere				
controaerei	750	600	1.350	812
Carri armati	259	238	497	1.348
autoblinde			poche decine	500

saglieri, le Divisioni di fanteria «Brescia» e «Pavia», la Divisione paracadutisti «Folgore» e altri due battaglioni paracadutisti della Brigata «Ramcke».

Alle spalle di queste unità, c'erano la 21ª Panzer e la Divisione corazzata «Ariete».

Come riserva d'Armata, nel terreno retrostante, a nord, c'erano la 90ª Divisione leggera tedesca e la Divisione motorizzata «Trieste», più unità minori (gruppi tattici e reparti esploranti).

L'Ottava Armata inglese aveva invece, nel settore settentrionale, in prima linea, il XXX Corpo d'Armata, con la 9ª Divisione australiana, la 51ª «Highlanders», la 2ª neozelandese, la 1ª sudafricana e la 4ª indiana.

A sud, era schierato il XIII Corpo d'Armata, con la 50ª britannica (più un gruppo di brigata greco e il II gruppo di brigata della «Francia Libera»), la 44ª britannica e, a sinistra di quest'ultima, il I gruppo di brigata della «Francia Libera», dipendente dalla 7ª Divisione corazzata, una unità famosa, veterana delle precedenti Campagne.

In seconda schiera, alle spalle del XXX Corpo, c'era il X Corpo d'Armata, con le Divisioni corazzate 1ª e 10ª, mentre alle spalle del XIII Corpo era disposto il grosso della 7ª Divisione corazzata.

Alle dirette dipendenze del comando d'Armata c'erano, inoltre, una Brigata indiana per l'apertura di varchi nei campi minati; una Brigata corazzata; due Brigate di arti-

glieria controaerei e una Brigata di fanteria indiana.

Riassumendo, a parte le unità minori, si trovavano di fronte 12 Divisioni italo-tedesche, 4 delle quali corazzate, e 10 Divisioni inglesi e del Commonwealth, di cui 3 corazzate. Ma un computo numerico puro e semplice delle Divisioni **non** rispecchia assolutamente l'effettivo rapporto di forze.

Il **vero** rapporto di forze era quello riportato nella tabella in alto.

Scomponendo il dato relativo ai carri — come sempre protagonisti principali della guerra nel deserto — si ha una ulteriore riprova della disparità delle forze.

Le tre Divisioni corazzate inglesi ed i reparti autonomi di carri allineavano: 285 *Sherman*, 246 *Grant*, 421 *Crusader*, 167 *Stuart*, 223 *Valentine* e 6 *Matilda* (c'erano anche 3 carri da fanteria *Churchill*, i primi esemplari inviati in Africa).

Su 497 carri dell'Asse, 239 erano carri medi e 20 carri leggeri italiani, assolutamente inadatti a reggere il confronto con i carri *Sherman* e *Grant* di costruzione americana e nemmeno da contrapporre ai *Crusader*. Per lo stesso motivo, vanno esclusi i 30 carri leggeri Mark-II tedeschi, mentre dei 170 Mark-III, avevano un qualche peso quelli armati con cannone da 50 «lungo» (50/60). Sul piano statistico, gli unici carri validi erano i 38 Mark-IV tedeschi, alcuni dei quali armati con il 75 «lungo» (75/43).

Validi erano anche i pochi semoventi italiani da 75/18, assegnati



Guastatore del 31° battaglione Genio con pistola da segnalazione.

all'«Ariete» e alla «Littorio».

Ai numerosi controcarri inglesi da 57 mm gli Italiani contrapponevano gli ormai superati 47/32 ed i Tedeschi gli altrettanto inefficaci (contro i carri americani) 50/35; ottimo era sempre il pezzo da 88/55 tedesco, vero *atout* del secondo conflitto mondiale, in considerazione della polivalenza del pezzo, controaerei e controcarri, come era ottimo il pezzo italiano da 90/53.

Schiacciante la superiorità quantitativa e qualitativa dell'artiglieria campale inglese, tanto più che il parco di artiglieria italiano era ancora basato su vecchi cannoni e che

i complessi moderni erano pochissimi.

Nettissima la superiorità della RAF con 1.200 aerei (800 di prima linea) contrastati da circa 700 aerei italiani e tedeschi (150 caccia, 180 bombardieri a tuffo e caccia-bombardieri e 400 velivoli di altro tipo).

Terza battaglia di El Alamein (23 ottobre-4 novembre 1942)

Alle 20.45 (ora italiana) del 23 ottobre 1942, circa mille cannoni da campagna inglesi aprirono con-

temporaneamente il fuoco contro le posizioni italo-tedesche ad El Alamein. Tutte le testimonianze concordano nel definire quell'uragano di fuoco simile ai grandi concentramenti di artiglierie della prima guerra mondiale. Sta di fatto che, in precedenza, nel deserto non si era mai visto nulla di simile.

Il comandante in capo inglese, Generale Montgomery, si vantò, in seguito, di essere andato a dormire, come il principe di Condé, di manzoniana memoria, prima della battaglia di Rocroi. Ma è lecito dubitarne. Montgomery, aveva lasciato il quartier generale principale dell'Ottava Armata di Burg el Arab, spostandosi in un quartier generale tattico a El Alamein, più prossimo dunque alla prima linea, per cui il rombo assordante delle artiglierie era poco indicato per conciliare il sonno.

Più che questa vanteria del tutto gratuita — rimproveratagli severamente anche da alcuni autori inglesi — al Generale Montgomery va contestato, sul piano militare e «professionale», ciò che accadde nelle ore e nei giorni seguenti.

Si consideri che, per risparmiare munizioni, il Generale Stumme — sostituto di Rommel — proibì alle artiglierie italo-tedesche il fuoco di contropreparazione, per cui i punti di radunata della fanteria inglese non furono sottoposti ad alcun bombardamento (decisione criticata da Rommel, subito dopo il suo precipitoso ritorno in Africa).

La sorte regalò a Montgomery un'altra *chance*, in quanto Stumme, nelle prime ore del 24 ottobre, recatosi in prima linea per rendersi conto della situazione, finì sotto il fuoco nemico e morì per colpo apoplettico, cadendo dalla sua autovettura, alla quale era rimasto aggrappato per uscire rapidamente dalla zona pericolosa.

Dunque, Rommel era assente all'inizio dell'offensiva; Stumme morì, con conseguente crisi nel comando dell'Armata italo-tedesca; i can-

noni dell'Asse rimasero muti per alcune ore. Ce n'era abbastanza — in considerazione della schiacciante superiorità dell'Ottava Armata e della RAF — per pensare ad una immediata rottura della prima linea italo-tedesca, pur mettendo nel conto l'ostacolo rappresentato dai campi minati. Non accadde nulla di simile.

È necessario, a questo punto, fare un piccolo passo indietro. Nel pomeriggio del 24 ottobre, Rommel, ancora in convalescenza in Austria, era stato raggiunto da una telefonata di un suo aiutante, con la quale gli veniva comunicato l'inizio dell'offensiva inglese. Poi, Rommel aveva ricevuto una telefonata da Hitler in persona. Se la sentiva di riassumere il comando, tanto più che Stumme era dato per disperso?

Il Maresciallo non esitò un attimo a salire su un aereo, messogli a disposizione. L'indomani era a Roma, ragguagliato sulla situazione dal Generale von Rintelen. Rommel rimase esterrefatto quando apprese che l'Armata disponeva di pochissimo carburante e che non aveva ricevuto, in sua assenza (durata un mese), alcun significativo rinforzo.

Da Roma, Rommel raggiunse Creta e di lì il fronte. Alle 23.25 del 25 ottobre, tutti i reparti impegnati a El Alamein ricevettero il seguente messaggio: «Ho ripreso il comando della *Panzerarmee* — Rommel».

L'«Operazione Lightfoot» (piede leggero) studiata dallo Stato Maggiore di Montgomery e montata con dovizia di mezzi, prevedeva, nel settore settentrionale, che quattro Divisioni del XXX Corpo e le due Divisioni corazzate del X Corpo, sovrapposte alle prime, superati i campi minati, sboccassero abbastanza celermente in campo aperto. Due corridoi dovevano essere aperti dalla fanteria, in direzione dei rilievi di Kidney Ridge e di Miteiriya, per consentire l'«irruzione»

delle unità corazzate.

Nel settore meridionale, intanto, il XIII Corpo avrebbe «fissato» le Divisioni avversarie, con un attacco diversivo, per ingannare gli Italo-tedeschi sulla direttrice principale dell'offensiva. Ma sulla «secondarietà» del compito affidato al XIII Corpo non tutti concordano.

A sud, c'erano le Divisioni italiane «Brescia», «Pavia» e «Folgore» e un loro eventuale cedimento avrebbe consentito l'aggiramento della intera linea, appunto da sud. Come sempre, non confessata, c'era la convinzione, nel campo inglese, di aver ragione con relativa facilità de-

gli Italiani.

Il difetto delle ricostruzioni storiche — in particolare degli eventi militari — consiste nel fatto che si indulge sempre, da parte dei protagonisti, a tutti i livelli, a postume giustificazioni e «accomodamenti». Qualche volta, le testimonianze scritte e raccolte «a caldo», rispondono meglio allo scopo di accertare come andarono veramente le cose.

Ebbene, nella relazione sulla battaglia, scritta appunto «a caldo» dal Tenente Colonnello paracadutista Alberto Bechi Luserna (Medaglia d'Oro, comandante del 187° reggimento «Folgore», caduto tragicamen-





Bersaglieri all'attacco.

te in Sardegna il 10 settembre 1943 perché fedele al suo giuramento, mentre era Capo di Stato Maggiore della Divisione paracadutisti «Nembo») si legge sotto la data del 25 ottobre: «Con i rinforzi affluiti l'avversario si era ricostituito una massa d'urto, valutabile in cinque-sei battaglioni e in due Brigate corazzate, e mirava con essa ad allargare la fessura dischiudasi nel settore centrale della «Folgore», gravando verso meridione sopra il 186° presidiante le posizioni di Qaret el Himeimat. Lo scardinamento di questo pilastro difensivo avrebbe probabilmente consentito, secondo

i calcoli dell'avversario, di iniziare il movimento aggirante destinato a far cadere per manovra l'intero fronte di El Alamein».

Insomma, se gli Italiani avessero ceduto, il Generale Brian Horrocks, l'energico comandante del XIII Corpo britannico, non avrebbe certo esitato a lanciare la sua 7ª Divisione corazzata, senza dimenticare che **tutte** le unità inglesi, del Commonwealth e alleate erano motorizzate, a differenza delle Divisioni italiane.

Se si deve accettare che lo sforzo principale dell'Ottava Armata avvenne nel settore settentrionale —

dove, alla fine, si verificò lo sfondamento finale, in corrispondenza delle posizioni tenute dalla 164ª tedesca — le fonti inglesi tacciono o minimizzano le possibilità offerte da un eventuale sfondamento nel settore meridionale.

L'alba del 24 ottobre — questa è la prima verità che occorre ribadire, a distanza di cinquant'anni — si levò su una battaglia entrata innegabilmente in crisi per l'Ottava Armata, preludio a un esito finale a dir poco sorprendente. Perché furono necessari dodici giorni di violenti combattimenti per sbriciolare, una ad una, le posizioni dell'Asse e triturare letteralmente le Divisioni di fanteria e quelle corazzate e motorizzate italo-tedesche.

La seconda verità è che l'attacco «diversivo» inglese, a sud, incappò nella violenta reazione della «Folgore» (quattromila uomini), sostenuta dall'artiglieria della «Pavia», in quanto l'armamento principale dei paracadutisti era formato dai controcarri da 47/32.

Per non perdere mai di vista il quadro d'insieme, anche quello politico-militare, allorché, nel 1960, lo storico inglese Correlli Barnett diede alle stampe il suo *The Desert Generals* (tradotto anche in Italia), sostenne la tesi che la battaglia di El Alamein era stata voluta da Churchill, per motivi di prestigio.

Il Premier inglese, lo Stato Maggiore Generale britannico, Montgomery, Alexander e tutti gli altri, sapevano che l'8 novembre sarebbero avvenuti gli sbarchi alleati nel Nord Africa francese. La direzione della guerra, anche nello scacchiere mediterraneo, stava per diventare, da **inglese**, **anglo-americana**, con gli Stati Uniti in posizione sempre più emergente. Inoltre, il 1942 aveva visto le capitolazioni inglesi di Singapore (più di 60.000 prigionieri) e di Tobruk (33.000 prigionieri), per cui era necessario concludere l'anno con una vittoria.

Ancora: con lo sbarco alle spalle dell'Armata italo-tedesca schierata a El Alamein, gli alti comandi del-

l'Asse avrebbero necessariamente dovuto ordinare lo sgombero del territorio egiziano. La «volpe del deserto» rischiava di fuggire dalla tana.

Contro tutte le previsioni, nonostante la superiorità terrestre e aerea inglese, gli ultimi giorni di ottobre del 1942 trascorsero senza la sperata, folgorante vittoria dell'Ottava Armata. Invischiate nei campi minati, contrattaccate da un avversario che stava impegnando tutte le proprie energie — senza alcuna speranza di ricevere rinforzi — le Divisioni inglesi segnarono il passo. In compenso, la RAF picchiava duro e i Generali inglesi, col naso in su, dovettero ammettere che l'aviazione stava avendo un ruolo decisivo. A questo riguardo, non si darà mai abbastanza atto al 4° e 5° Stormo caccia e al 50° Stormo d'assalto, montato sui superati CR.42, dell'Aeronautica italiana per ciò che seppero fare in quei giorni, per contenere la massacrante superiorità aerea della RAF (scrisse un ufficiale inglese: «Vedo passare sopra di me una formazione di biplani italiani CR. 42: non so se ridere di scherno o piangere di commozione»).

Nella fornace della battaglia, si stavano consumando le Divisioni del X, XXI e XX Corpo italiano e quelle del DAK, impegnate in una «lotta per esaurimento». Nel settore meridionale gli inglesi, tra il 23 e il 29 ottobre, perdevano davanti alle posizioni della «Folgore» una settantina di carri e centinaia di uomini, appartenenti a reggimenti famosi, mentre, a nord, continuavano ad essere richiamate tutte le unità cozzate italo-tedesche.

Rommel, che ventiquattro ore dopo aver riassunto il comando dell'Armata, aveva guidato un contrattacco, mettendo in campo meno di 150 carri, vedeva le sue formazioni assottigliarsi sempre di più. Pure, Montgomery non era riuscito a passare.

Il 30 ottobre, quando a Londra giunse la notizia che l'Ottava Ar-



mata aveva temporaneamente ritirate le Divisioni di prima linea, per essere riordinate, Churchill esplose. La fase di stallo della battaglia era intollerabile per il Premier, che investì con dure parole il Capo di Stato Maggiore Generale, Alanbrooke: «Non abbiamo dunque nessun Generale che sia in grado di vincere una battaglia?».

Finivano intanto in fondo al Mediterraneo motonavi, piroscafi e petroliere italiane, con preziosi carichi di carri armati, armi, rifornimenti e carburante. Il 23 ottobre, affondò l'*Amsterdam*; il 25, il *Tergestea* e la petroliera *Proserpina*; il 29,

la petroliera *Luisiano*; il 1° e 2 novembre, il *Tripolino*, l'*Ostia* e lo *Zara*. Quando l'affondamento del *Luisiano* fu comunicato a Rommel, questi annotò: «Ora eravamo definitivamente a piedi».

Montgomery, lontano dai rimproveri di Churchill, stava preparando l'«Operazione Supercharge» (sovralimentazione): un uragano di 400 carri pesanti, appoggiati da 15 reggimenti di artiglieria e tutta l'aviazione disponibile.

In quei giorni, Rommel era più incline che in passato a riconoscere i meriti degli alleati italiani, i quali non solo stavano condividendo il



Guastatori del 31° battaglione Genio.

destino dell'*Afrika Korps* — contrastando il terreno agli Inglesi, palmo a palmo — ma erano destinati a recitare il ruolo di ultimi protagonisti della battaglia.

«I carri della «Littorio» e della «Trieste» — si legge nelle annotazioni del Maresciallo — venivano abbattuti uno dopo l'altro dai britannici. I cannoni anticarro italiani da 47 mm, esattamente come i nostri da 50 mm, non avevano alcuna efficacia contro i carri armati inglesi». Si era prossimi all'epilogo.

A Tell el Aqqaqir, si combatté una delle ultime battaglie di carri e Rommel, dando fondo a tutte le sue

indiscusse qualità di comandante, fece, ancora una volta, segnare il passo ai carri assegnati da Montgomery all'«Operazione Supercharge». Ormai, per salvare i resti dell'Armata, si imponeva la ritirata all'altezza del meridiano di Fuka. Gli ordini furono diramati ed erano in corso di esecuzione, quando giunse a Rommel un messaggio di Hitler, insensato in quella situazione: «Alle vostre truppe non potete indicare altra via se non quella che conduce alla vittoria o alla morte».

Rommel si indignò, ma obbedì. Era una chiara interferenza **politica**, la prima nella guerra in Nord

Africa. Anche Mussolini chiedeva una resistenza a oltranza. I reparti sospesero il ripiegamento e si generò molta confusione: era l'applicazione del classico aforisma napoleonico «Ordine, contrordine, disordine».

Alla fine, Rommel si sottrasse all'ordine del «Signore della guerra», che, dalla sua lontana «tana del lupo», a Rastenburg, nella Prussia Orientale, pretendeva di interferire in una battaglia che si stava svolgendo a migliaia di chilometri di distanza.

Questo avvenne il 4 novembre. Lo stesso giorno, si compì il destino della Divisione corazzata «Ariete», che rappresentava l'ultima riserva dell'Armata. Rommel ha lasciato una testimonianza scritta di questa autentica epopea.

«A sud-est e a sud del comando si vedevano grandi nuvole di polvere. Qui si svolgeva la disperata lotta dei piccoli e scadenti carri armati italiani del XX Corpo contro circa 100 carri armati pesanti britannici che avevano aggirato gli Italiani sul fianco destro, scoperto. Come riferì più tardi il Maggiore von Luck, da me mandato a tamponare la falla fra gli Italiani e il DAK, i primi, che rappresentavano ormai le nostre più forti truppe motorizzate, combatterono con straordinario valore. Uno dopo l'altro i carri armati esplodevano o s'incendiavano, mentre il violentissimo fuoco dell'artiglieria nemica ricopriva le posizioni della fanteria e dell'artiglieria italiane. Verso le 15.30 partì l'ultimo messaggio radio dell'«Ariete»: «Carri armati nemici fatta irruzione a sud dell'«Ariete»; con ciò «Ariete» accerchiata. Trovasi circa 5 chilometri nord-est Bir el-Abd. Carri «Ariete» combattono»».

Aggiunge Rommel: «La sera, il XX Corpo italiano, dopo valorosa lotta, era annientato. Con l'«Ariete» perdemmo i nostri più anziani camerati italiani ai quali, bisogna riconoscerlo, avevamo sempre chiesto più di quello che erano in grado

di fare con il loro cattivo armamento».

I carri italiani si sacrificarono fino all'ultimo. In seguito, il capo degli interpreti tedeschi presso il XX Corpo, dottor Monzel, scrisse: «La probabilità di sopravvivere in uno di tali carri — dal momento che con tali mezzi non si poteva minimamente parlare di successi militari — stava al di là della sfera cui appartiene il valore come fatto morale».

L'Armata italo-tedesca non esisteva più. I resti del DAK e una fiumana di automezzi ripiegavano lungo la litoranea, verso occidente, «col sole alle spalle e il viso rivolto alla notte».

Nonostante il *Corps de chasse* organizzato da Montgomery, l'Ottava Armata «seguì» più che «inseguì» le poche unità mobili tedesche e italiane che erano riuscite a uscire dalla fornace. Il maltempo e la pioggia — che il 7 novembre trasformò il deserto in un pantano — fecero il resto, bloccando ulteriormente i movimenti di Montgomery.

Nel settore meridionale, si era compiuto il destino anche del X Corpo d'Armata italiano, con l'annientamento delle Divisioni «Brescia», «Pavia» e «Folgore». La Divisione paracadutisti — al pari di quelle di fanteria — stava contando i suoi morti, compresi i fratelli Ruspoli, Marescotti e Costantino, Medaglie d'Oro sul campo.

Rommel, in seguito, venne accusato di aver «piantato in asso» gli Italiani: ma si tratta di una accusa ingiusta. La scelta era tra salvare i resti motorizzati dell'Armata o sacrificare tutti. Nel deserto, venne abbandonata anche la Brigata paracadutisti tedesca del Generale Ramcke. Questi, vista perduta la partita, radunò i suoi uomini, assalì le colonne motorizzate inglesi e fece ritorno alle linee amiche, presentandosi con 600 paracadutisti.

Quando vincitori e vinti contarono le rispettive perdite, si accertò che l'Armata italo-tedesca lamenta-



va 25.000 uomini, tra morti, feriti e dispersi, oltre a 30.000 prigionieri: tra questi ultimi anche 10.724 tedeschi, compreso il comandante dell'*Afrika Korps*, Generale von Thoma.

Gli Inglesi, lamentavano a loro volta la perdita di 13.560 uomini, tra morti, dispersi e feriti e 600 carri armati fuori combattimento. Un prezzo troppo alto per l'Ottava Armata, che avrebbe dovuto «livellare» l'avversario con relativa facilità, in considerazione della enorme sproporzione dei mezzi.

Anche se nel Regno Unito vennero fatte suonare le campane per

la vittoria, gli Inglesi, in considerazione delle perdite, dovettero rammentare le parole del Duca di Wellington, a Waterloo: «Dopo una battaglia perduta, la più grande tragedia è una battaglia vinta».

In sede di sintesi storica, non si può non essere d'accordo con Correlli Barnett, quando scrive: «Da un punto di vista storico questo è l'ultimo atto dell'impero britannico, come grande potenza unita e indipendente. È qui condensato ironicamente il suicidio della vecchia Europa: perché oggi né Tedeschi, né Italiani, né Inglesi controllano più il Medio Oriente, per il quale

hanno così duramente combattuto».

I tre cimiteri di El Alamein ne sono la muta testimonianza: un prato verde all'inglese, custodisce i resti mortali dei combattenti del Commonwealth; un castello svevo, è stato eretto in memoria dei combattenti tedeschi; in un bianco Sacrario sono raccolti i resti dei combattenti italiani. Poco distante, c'è la torre di Quota 33, costruita da Paolo Caccia Dominioni, per anni impegnato nella pietosa ricerca delle povere ossa di quanti, sotto tutte le bandiere, si affrontarono in armi, cinquant'anni fa, nel deserto di El Alamein.

Carlo De Risio

Bigliografia essenziale

Amé, Cesare: *Guerra segreta in Italia*, Gherardo Casini editore, 1954.

Barnett, Correlli: *I generali del deserto*, Longanesi & C., 1961.

Bastico, Ettore: *Da Tobruk ad El Alamein*, rivista «Tempo», numeri 2, 9, 16 dicembre 1958.

Bekker, Cajus: *Luftwaffe* (capitolo VIII — Il teatro del Mediterraneo nel 1942), Longanesi & C., 1971.

Bekker, Cajus: *Storia della Marina del Terzo Reich 1939-1945*, Longanesi & C., 1974.

Bladier, Giovanni: *Per il Duce, per il Re...*, Longanesi & C., 1972.

Bryant, Arthur: *Tempo di guerra* — I diari e le note autobiografiche del Feldmaresciallo visconte Alanbrooke Capo dello Stato Maggiore Generale Imperiale —, Longanesi & C., 1960.

Caccia Dominioni, Paolo: *Alamein 1933-1962*, Longanesi & C., 1962.

Campini, Dino: *Nei giardini del diavolo*, Longanesi & C., 1969.

Carell, Paul: *Le volpi del deserto*, Baldini & Castoldi, 1961.

Carver, Michael: *La battaglia di El Alamein*, Baldini & Castoldi, 1964.

Carver, Michael: *Tobruk*, Baldini & Castoldi, 1966.

Cavallero, Ugo: *Comando Supremo* — Diario 1940-43 del Capo di Stato Maggiore Generale, Cappelli, 1948.

Cecchini, Ezio: *Le battaglie che fecero la storia* (capitolo XXIII, La battaglia di El Alamein, 1942), Mursia, 1989.

Ceva, Lucio: *La condotta italiana della guerra-Cavallero e il Comando Supremo 1941-1942*, Feltrinelli, 1975.

Decisioni fatali (parte terza, El Alamein, del Tenente Generale Fritz Bayerlein), Longanesi & C., 1958.

Faldella, Emilio: *L'Italia nella seconda guerra mondiale*, Cappelli, 1967.

Flaccomio, Sergio: *I falchi del deserto*, Longanesi & C., 1963.

Franzolin, Ugo: *I giorni di El Alamein*, Trevi, 1967.

Fuller, J.F.F.: *Le battaglie decisive del mondo occidentale*, volume III, Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, 1988.

Gabriele, Mariano: *Operazione C3: Malta*, Ufficio Storico della Marina Militare, 1965.

Gravina, Igino: *Le tre battaglie di El Alamein*, Longanesi & C., 1971.

I generali di Hitler, a cura di Correlli Barnett, Rizzoli, 1991.

Irving, David: *La pista della volpe*, Mondadori, 1978.

Izzo, Giuseppe — Caccia Dominioni, Paolo: *Takfir*, Longanesi & C., 1967.

Jacobsen, H.A. — Rohwe, J.: *Battaglie decisive della seconda guerra mondiale* (La decisione nel Mediterraneo, 1942 del Generale Walter Warlimont), Baldini & Castoldi, 1974.

Kesselring, Albert: *Memorie di guerra*, Garzanti, 1954.

Le Memorie del Maresciallo Alexander (a cura di John North), Garzanti, 1963.

Le trecento ore a nord di Qattara (23 ottobre - 6 novembre 1942), Antologia di una battaglia (a cura di Paolo Caccia Dominioni), Longanesi & C., 1972.

Liddell Hart: *I generali tedeschi narrano...*, Rizzoli, 1948.

Liddell Hart: *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Mondadori, 1970.

Lucas Phillips, C.E.: *El Alamein*, Garzanti, 1960.

Macintyre, Donald: *La battaglia del Mediterraneo*, Sansoni, 1965.

Macksey, K.J.: *Afrika Korps*, Albertelli editore, 1970.

Mancinelli, Giuseppe: *Dal fronte dell'Africa Settentrionale 1942-1943*, Rizzoli, 1970.

Migliavacca, Renato: *Ventiquattr'ore a Tobruk*, Longanesi & C., 1972.

Montanari, Mario: *Le operazioni in Africa Settentrionale*, volume III, El Alamein (gennaio-novembre 1942), Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, 1989.

Montgomery, Bernard Law: *Da El Alamein al fiume Sangro*, Garzanti, 1950.

Moorehead, Alan: *La guerra del deserto — La campagna nell'Africa Settentrionale 1940-1943*, Garzanti, 1968.

Naglieri, Valerio: *Carri armati nel deserto*, Albertelli editore, 1972.

Pagliano, Franco: *Storia di diecimila aeroplani*, edizioni europee, 1947.

Pedoja, G.: *La disfatta nel deserto*, O.E.T. Polilibraria, 1946.

Rintelen (von), Enno: *Mussolini l'alleato*, edizioni Corso, 1952.

Roatta, Mario: *Otto milioni di baionette*, Mondadori, 1946.

Rommel, Erwin: *Guerra senza odio*, Garzanti, 1960.

Santoro, Giuseppe: *L'Aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. II, edizioni esse, 1958.

Smith, Peter: *L'ultimo convoglio per Malta — 1942*, Longanesi & C., 1972.

Stato Maggiore dell'Esercito — Ufficio Storico: *Seconda controffensiva italo-tedesca in Africa Settentrionale da El Agheila a El Alamein*, 1971.

Ufficio Storico della Marina Militare: *Le azioni navali. Dal 1° aprile 1941 all'8 settembre 1943*, volume V (Tomo 2) della serie La Marina italiana nella seconda guerra mondiale, 1960.

Ufficio Storico della Marina Militare: *La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale dal 1° ottobre 1941 al 30 settembre 1942*, volume VII della serie La Marina italiana nella seconda guerra mondiale, 1962.

Ufficio Storico della Marina Militare: *La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale dal 1° ottobre 1942 alla caduta della Tunisia*, volume VIII della serie La Marina italiana nella seconda guerra mondiale, 1964.

Young, Desmond: *Rommel*, Longanesi & C., 1959.

EL ALAMEIN

